ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlow 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1928: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *** **Cena 40 gr**

Nr. 24. Rok wydania siódmy. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 29 czerwca 1928 r. | Ogólnego zbioru Nr. 218

O linje regularnej żeglugi z Gdyni.

Ruch portowy obecny w Gdyni stanowi już blisko trzecią część ruchu gdańskiego, mimo że miara portowa gdańska jest ruchoma, bowiem od dwu lat ruch okrętów w Gdańsku niezwykle szybko rośnie.

W tym dużym ruchu portowym Gdyni poważny udział, powiedzmy nawet dominującą rolę mają statki przybywając w stanie próżnym po węgiel. Nie jest to ruch zapewniający duży obrót pieniężny, ani wymagający składowania lub innych skomplikowanych czynności portowych. Daje on dobre podstawy dla przyszłego portu wszechstronnego, wielokrotnie dzisiejszy przewyższającego zapewniając również tanie bunkrowanie dla statków zawijających po drodze, lecz teraz raczej stwarza iluzję wielkiego ruchu, podczas gdy nikły dziś import drobnicy, dość poważny import ryżu i tomasówki, zapowiadający się znakomicie import śledzi, oraz eksport cementu, produktów rolnictwa i trzodownictwa — są przyszłą podstawą rozwoju Gdyni jako portu państwa 30-miljonowego.

Równolegle do tego obrotu wszechstronnego towarów w porcie rozwijać się mogą i powinny linje regularnej żeglugi, oparte w dużej mierze o Gdynię, lub przynajmniej zawijające do niej po drodze, jak obecna linja francuska do Hawru i Kłajpedy, oraz fińska linja południowo-amerykańska, posyłająca tylko niektóre ze swych statków do Gdyni.

W chwili obecnej jest jednak już kilka linij, nawet niewidocznych dla oka, lub podtrzymywanych z pewnemi lukami, na której te towarzystwa pozwalają sobie w braku oficjalnego rozkładu. Zawijają ich statki do Gdyni raz na tydzień, 10 dni, lub 2 tygodnie. Wobec niskich opłat w Gdyni i braku korzystnych zniżek za regularne zawijanie towarzystwa mogą sobie pozwolić na nieogłoszone zgóry, lecz dość regularne zawijanie do Gdyni. Są to naprawdę początki, lecz początki te niewątpliwie już się zaznaczają bardzo poważnie.

Norweskie Det Savangerske Dampskibsselkab, którego agentem w Polsce i Gdańsku jest Szwedzko-Polskie Tow. Żeglugowe (Shipco) usiłuje od stycznia utrzymać regularną komunikację pomiędzy zachodnią Szwecją a Gdynią via Lubeka i Szczecin.

Statki hamburskie należące do grup, za któremi stoi wszędobylski Hapag, utrzymują dziś już dość regularną tygodniową komunikację z Hamburgiem i Rotterdamą. Maklerem dla tych staków jest częściowo gdański Reinhold, częściowo Hartwig S. A. ekspedycyjna i maklerska firma polska, mająca długoletnie woświadczenie i rozległe stosunki zagraniczne.

Wreszcie Johnson Line, którego przedstawicielem w Gdyni ma być Warszawskie Towarzystwo Transportowe zapowiada już od dłuższego czasu zawijanie ich statków do Gdyni, dotąd jednak anie jeden ze statków tych do naszego portu nie przybył.

Dużo niewątpliwie wpływa bliskość Gdańska, który dzięki nadzwyczajnemu ożywieniu w jego porcie, od czasu włączenia go w Polską Unię Celną, jest znany w kołach żeglugowych całego świata: statki dalekie przeważnie skierowują się do Gdańska i dopiero stąd bywają przedysponowywane do Gdyni.

Powstanie polskich linij żeglugi.

Umowa zawarta w maju przez Rząd z francuskim towarzystwem Chargeurs Reunis co do regularnej komunikacji okrętowej z Gdyni via Havre do Rio, Santos i Buenos Aires zapewnia powstanie regularnej linji dalekiej żeglugi z naszego portu, na razie pod francuską banderą, za trzy lata zaś statki tej linji mają, co jest zastrzeżone w umowie, przejść pod polską banderę, chociaż zobowiązań pod tym względem Rząd na siebie nie przyjął.

Prawdopodobnie kursować będą dwa parowce (odjazdy co 7 tygodni) typu, który w towarzystwie Chargeurs Reunis nosi nazwę „wysp", jak „Malte" „Groix" itp. Statki te są budowane w pierwszych latach bieżącego dziesięciolecia. Jako rozliczone na emigrantów i

większe ładunki statki te we francuskich warunkach z trudnością konkurują z linjami niemieckiemi, holenderskiemi i angielskiemi do Ameryki Południowej. Nie powinniśmy przesadzać, równając statki te „Les Iles" z parowcami o „ulepszonej trzeciej klasie", które wprowadziła na oceanie marynarka amerykańska, licząca się z wysokiemi wymaganiami swych pasażerów. Statki „wyspy" również nie posiadają konkurencyjnej dziś szybkości, chociaż przez nieznaczną przebudowę mogą otrzymać większą szybkość, gdyż pierwotnie były obliczone konstrukcyjnie na większą szybkość drogową.

Umowa z Chargeurs Reunis zapewnia Polsce natychmiastowy bezpośredni związek okrętowy z Ameryką Południową i daje możność stopniowego objęcia tej ważnej linji, nie angażując się odrazu finansowo w tem przedsiębiorstwie. Dla strony towarzystwa francuskiego umowa oznacza pociągnięcie linji dalej wgłąb kontynentu europejskiego — aż na Bałtyk, z zapewnieniem sobie większej ilości ładunków, na brak których chorują francuskie linje oceaniczne z powodu wysuniętego położenia Francji i nikłego ilościowo eksportu francuskiego.

Nie powinniśmy jednak zapoznawać faktu, że linja południowa-amerykańska, która uruchomiona ma być już we wrześniu, stanowi jakby wyjątkowe zjawisko na ogólnem tle braku dotąd własnej żeglugi linjowej. W ogólnym logicznym rozwoju naszych linij żeglugowych tylko jedno ogniwo, a przytem nie pierwsze w kolejności naturalnego rozwoju, zarysowało się w ten sposób. Nie mamy bowiem bliższych linij własnych, lub chociażby przygotowywanych w ten sposób w jaki jest przygotowywana pod francuską banderą linja polska do Południowej Ameryki.

Streszczając się stwierdzamy że brak nam jeszcze linij towarowo-pasażerskich do Anglji i do krajów bałtyckich, linji towarowej doRotterdamu i Antwerpji, linji Bliskiego Wschodu.

Jednocześnie „po drugiej stronie" linji południowo-amerykańskiej wymienić wypada linję Dalekiego Wschodu, dla której już istniejący import ryżu i możliwy eksport bobu soja z Mandżurji, bawełny z Chin, kopry i herbaty, jak również istniejący eksport żelaza do Japonji i możliwy eksport szeregu innych towarów na Wschód stwarzają zupełnie realne podstawy.

Dobrze, że posiadamy niewielką i złożoną z nowych statków flotę trampów. Pozwoliła ona nam bez kosztownego i subtelnego aparatu ajentur zagranicznych rozpocząć intensywne ilościowo przewozy morskie, zapewniając doświadczenie i pracę dla własnego personelu żeglugowego.

Lecz nie koniec na tem. Trampy — to tylko szkoła, a jednocześnie balans, który nabiera znaczenia dopiero tam, gdzie żeglugowe interesy państwa są już poważnie rozwinięte. Musimy myśleć o zapewnieniu sobie powstania regularnych linij pod własną banderą, przyczem jednak pamiętać musimy, iż wymagają one wyższej organizacji handlowej i ściślejszego opracowania zgóry szczegółów, jak również intensywniejszej pomocy zewnętrznej, nie tylko w formie suwencyj rządowych.

Organizacja biegów z przyczepnemi motorami w Stanach Zjednoczonych.

(Dokończenie)

W przeciwieństwie do prawideł Union Internationale de Yachting Automobile, które bezwzględnie wymagają zastosowania podczas regat tłumika, amerykańskie przepisy zezwalają na zdjęcie tłumika. Zakazane są jedynie kompresory dla zapuszczania motoru i wszelkie zapuszczanie przyczepnego motoru musi się odbywać ręcznie.

Co do kadłuba łodzi, to niema jak i w UIYA żadnych ograniczeń, wobec czego konstruktorzy mają zupełną swobodę, mogą imitować pływaki hydroplanowe, budować dno szczeblowe i obliczone na tarcie gazowe, stosować dowolne materjały.

Co do osoby prowadzącego łódź z przyczepnym motorem, to amerykańskie przepisy stoją pod tym względem niewątpliwie wyżej od europejskich. Przepisy bowiem UIYA przewidują iż „przy zawodach międzynarodowych i próbach ustalenia rekordu sternicy muszą być członkami klubów zarejestrowanych". Amerykańskie przepisy przewidują dwa rodzaje wyścigów: jedne dla amatorów, drugie natomiast wolne dla wszystkich.

Jak wskazują przepisy międzynarodowe dla regat żaglowych, gdzie wprost zaznacza, że od regat odsunięci są konstruktorzy łodzi, oraz zawodowi żeglarze (zazwyczaj o ile nie są w randze oficerskiej), amerykańskie przepisy stoją wyżej od przepisu UIYA, gdyż te ostatnie pozwalają, przy warunku zapisania się do klubu, na branie udziału w regatach przyczepnych motorów również płatnych specjalistów od „ujeżdżania" motorów, itp. Wprowadzeniem dwu kategoryj, dla amatorów i dla wszystkich, sport amerykański daje możność prawidłowego rozwinięcia się wyścigów amatorskich, właściwych wyścigów towarzyskich, oraz osobno wyścigów mających na celu ustalenie bezwzględnych rekordów.

Co do długości toru to mierzy się na zwykłych regatach ona na statute mile — długości 1609,3 m., a długość toru nie może przewyższać pięć mil i nie może być mniejsza aniżeli jedna mila.

Startowanie.

Ciekawe są amerykańskie przepisy startowe. Przy regatach z przyczepnemi motorami stosowane bywają starty trzech rodzajów:

1. Normalny start. Sygnał przygotowawczy (podniesienie banderki) na pięć minut przed startem. Sam start sygnalizuje się po pięciu minutach odwrotnym ruchem tej samej chorągiewki, zazwyczaj białej. Podniesienie czerwonej chorągiewki oznacza odwołanie startu lub jego odłożenie.

2. Start „koński". Podniesienie czerwonej chorągiewki zezwala uszykowanym w linji poprzecznej łodziom zbliżać się z szybkością ⅔ pełnej siły do linji startu. Pole-boat, łódź dozorowa, konwojuje łodzie aż do startu, służąc dla uczestników jako ruchoma meta której nie wolno przekroczyć. Jeśli żadna z łodzi nie wysunęła się aż do linji startu poza pole-boat wówczas podnosi się biała banderka na znak właściwego startu, który oznacza w tym wypadku tyle co sygnał: „pełny gaz". W razie odwołania startu łodzie biorące udział w regatach muszą wrócić na punkt zborny, który się znajduje dość daleko z tyłu poza linja startu.

3. Start z łodzią drogową. Stosowany jest tylko w takich wypadkach jeśli komitet regat rozporządza łodzią, której szybkość godzinna przewyższa przynajmniej o 10 statute miles, czyli 16,09 km., przewidziane szybkości wszystkich uczestników. Wówczas start prowizoryczny niczem się prawie nie różni od startu „końskiego". Osobliwością tych regat jest to, że łódź drogowa przez cały czas trwania regat jedzie przed uczestnikami, oraz że wszystkie sygnały podają się banderami z łodzi drogowej. Równolegle do sygnału startowego z tej łodzi zezwala się również oddać strzał na lądzie dla zwrócenia uwagi uczestników.

Ustanawianie rekordów.

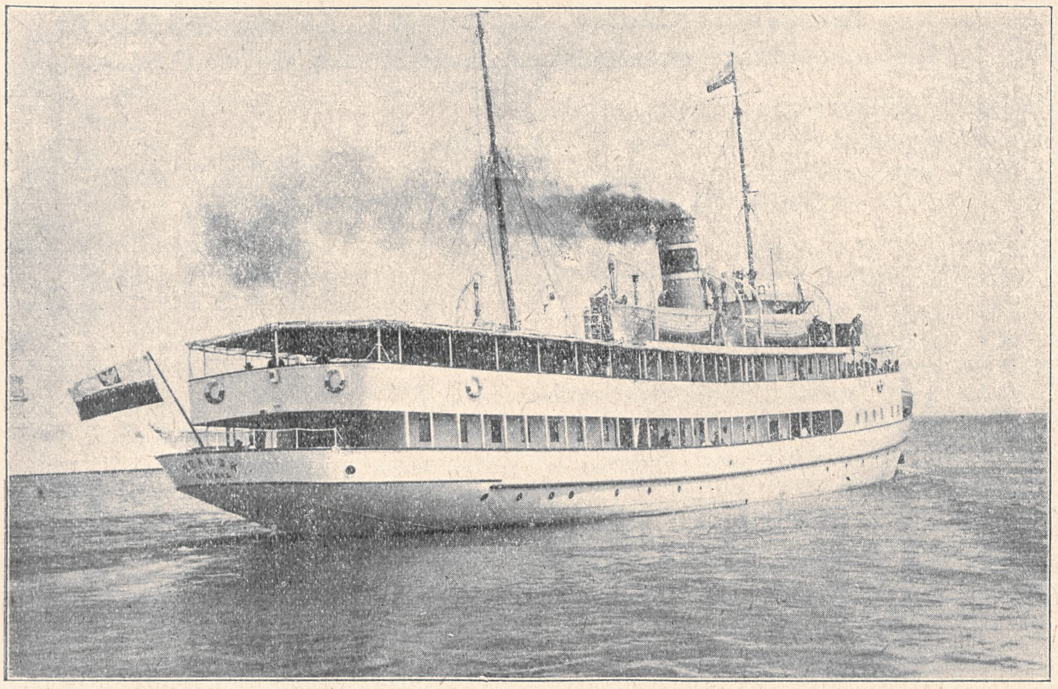
Rekordy według przepisów amerykańskich mogą być ustanawiane: 1. Podczas zawodów o ustanowienie rekordu. 2. Na mili próbnej, przy czem jestto albo statute mile 1609,3 m. albo mila morska — 1852 m.

Zawody o ustanowienie rekordu przyjęte są w Stanach Zjednoczonych na: 1 milę, 2, 2 i ½, 3, 4, 5, 6, 10, 20 mil i biegi w ciągu jednej godziny.

Rekord uznawany bywa tylko wtedy jeśli nowa szybkość przewyższa poprzednio zarejestrowany rekord amerykański o 1/10 mili conajmniej. Decyzje co do rekordów wydaje wyłącznie sędzia regatowy dla rekordów zagranicznych. Zawiadamia on natychmiast ex officio wszystkich fabrykantów motorów przyczepnych o ustanowieniu nowego rekordu. Rekordy otrzymane w zawodach uznawane są tylko wówczas, jeśli w zawodach o rekord brało udział conajmniej pięć „bona-fide" starterów.

Formalności przy przejeździe przez Wolne Miasto

Pomorski Urząd Wojewódzki podaje do wiadomości osób, wybierających się na wybrzeże polskie, że przy przejeździe przez teren wolnego miasta Gdańska należy mieć przy sobie dokument z fotografją, stwierdzający polską przynależność państwową (wykaz osobisty, legitymacja urzędnicza). — Dzie-



Parowiec „Gdańsk“ na morzu.

ci poniżej lat 14 dokumentu takiego nie potrzebują.

Przywóz z Gdańska do Polski towarów objętych monopolem (tytuń, spirytus, cukier itd.) jest bez zezwolenia i opłaty cła niedozwolony. Również niedozwolony jest wywóz tytuniu z Polski do Gdańska. Osoby, postępujące wbrew tym przepisom, narażają się na konfiskatę towaru i wysokie kary. Ograniczeń walutowych przy przyjeździe przez teren w. m. Gdańska niema.

Podróżni, jadący w niżej wyszczególnionych pociągach, nie podlegają nawet rewizji dowodów osobistych, o ile nie wysiadają na terytorjum w. m. Gdańska:

1. P. 413 odjazd z Tczewa godz. 7,10, przyjazd do Gdańska godz. 7,45, połączenie do Gdyni godz. 7,55.
2. P. 601 odjazd z Tczewa godz. 8,00, przyjazd do Gdańska godz. 8,37, połączenie do Gdyni godz. 9,05.
3. P. 101 odjazd z Tczewa godz. 11,20, przyjazd do Gdańska 11,50, połączenie do Gdyni godz. 11,58.
4. M. T. 45 odjazd z Tczewa godz. 12,00, przyjazd do Gdańska godz. 12,47, połączenie do Gdyni godz. 13,05.
5. P. 401 odjazd z Tczewa godz. 16,31, przyjazd do Gdańska godz. 17,03, połączenie do Gdyni 17,16.
6. O. 119 odjazd z Tczewa godz. 17,27, przyjazd do Gdańska godz. 18,03, połączenie do Gdyni godz. 19,15.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Wizyta fińskich statków szkolnych marynarki wojennej w zatoce ryskiej. W drugiej połowie lata zapowiada się przybycie do zatoki ryskiej statków szkolnych fińskiej marynarki wojennej z kadetami morskimi, Statki zwiedzą również port ryski. Prócz tego przewiduje się szereg innych zagranicznych podróży tych okrętów fińskiej marynarki wojennej.

Również Łotwa importuje zboże. W chwili obecnej w porcie ryskim wyładowuje 3 000 ton pszenicy duży amerykański parowiec „Arcisy“. który resztę tegoż ładunku, w ilości 6 000 t. miał przeznaczoną do Kopenhagi i Helsingforsu.

ESTONJA.

„Estońska Linja Żeglugowa“. W najbliższym czasie ma powstać towarzystwo pod nazwą: „Estońska Linja Żeglugowa“. Zadaniem tego towarzystwa ma być urządzenie regularnej komunikacji okrętowej pomiędzy Estonją a Anglją z zawijaniem po drodze do portów niemieckich. Linja ma służyć w pierwszym rzędzie przewozowi produktów rolniczych, w szczególności trzodownictwa: przewóz ten nie stoi obecnie na należytej wysokości.

Przedewszystkiem statki wykonywujące obecnie te przewozy nie mają odpowiednich urządzeń chłodniczych, komunikacja z Anglją jest niewystarczająco szybka, a przewozy odbywają się wyłącznie pod obcą banderą. Założycielami nowego towarzystwa mają być: Rząd, Rewelski Związek Armatorów, towarzystwa eksportujące produkty rolnicze i pewna angielska firma.

Towarzystwo ma powstać z kapitałem zakładowym wysokości 450 000 koron (450 akcyj po 1000 koron), następnie kapitał ma być zwiększony. Towarzystwo stawia na linji Tallinn—Szczecin—Hull parowce wykonywujące w miesiącu 2—3 regularnych obrotów dla przewozu produktów rolniczych, przyczem otwarcie linji ma nastąpić nie później niż z rozpoczęciem kampanji zimowej 1928—1929 r.

Statki mają mieć po 1000 ton rej. netto ładowności, pojemność ładowni ma wynosić 70 000 stóp^3, przyczem 30 000 stóp^3 chłodni z temperaturą aż do —5° C. Przebieg Tallinn—Hull i z powrotem ma być wykonywany w 10—11 dniach. Cena jednego statku obliczana jest na 25 000 Ł.

Na przeprowadzenie tego całego planu potrzeba mniejwięcej 1 500 000 koron, z których 800 000 mają złożyć założyciele, reszta zaś 700 000 koron mają być otrzymane w drodze zagranicznej pożyczki oprocentowującej się 7—8 % i amortyzowanej w 10-ciu latach. Ilość produktów rolniczych, która będzie przewieziona w najbliższym sezonie, oblicza się na 17 000 ton, na przyszły rok na 20 000 ton, a w roku 1930 na 23 000 ton. W pierwszym rzędzie przewiduje się przewóz masła, jaj i bekonów, a prócz tego również drzewa. Przewóz pasażerów „przewidziany jest tylko jako poboczny; każdy z parowców otrzyma 20 kabin 1-ej klasy. Przedsiębiorstwo w pierwszych latach prawdopodobnie będzie pracowało ze stratami, jednak te straty zostaną bezwątpienia wyrównane przez przewidywane ogólne podniesienie życia gospodarczego kraju. Statuty towarzystwa już są przygotowane i zebranie konstytucyjne odbyć się ma w najbliższym czasie.

NIEMCY.

Szczecin wszechstronnie walczy z Gdańskiem i Gdynią. Przed pewnym czasem prosiły porty niemieckie towarzystwo kolei żelaznych Rzeszy o zniżkę frachtów kolejowych do portów morskich na zboże, owoce strączkowe i produkty młynarstwa. W tej samej sprawie interpelowała izbę handlową

hamburską izba handlowa w Szczecinie. Tymczasem niemieckie towarzystwo kolei państwowych prosiło związek handlowców zbożem przy hamburskiej giełdzie o zajęcie stanowiska wobec wniosku portów morskich. Związek wypowiedział się przeciwko udzieleniu zniżki taryfowej na zboże portom bałtyckim Niemiec, z wyjątkiem Szczecina, który ma być zagrożony przez konkurencję Gdańska i Gdyni. Co do ogólnej zniżki frachtów kolejowych do portów na zboże, to związek kupców zbożowych uważa że sprawa ta winna się stać przedmiotem osobnych rozważań.

SZWECJA.

Nowa pożyteczna książka o szwedzkich portach. Świeżo wyszła bardzo pożyteczna książka podręczna o szweckich portach, wydana w angielskim języku pod tytułem „Swedish Harbours", w nakładzie Fritze w Sztokholmie. Autorem książki jest kapitan szweckiej wojennej marynarki Karol Lerche. Książka podaje wyczerpujące dane nie tylko o wszystkich portach Szwecji, lecz również o drogach wewnętrznych Szwecji i portach leżących nad niemi, a mających połączenie z Bałtykiem. Do książki załączone są mapy obwodów portowych, jak również liczne tablice, dotyczące dojazdów i kanałów wewnętrznych. Uwzględnione są również przepisy pilotowe, opłaty portowe itd. Możemy całkowicie polecić tę książkę naszym czytelnikom.

NORWEGJA.

Na odbytym w maju międzynarodowym kongresie pilotów morskich postanowiono utworzyć stałą międzynarodową komisję dla spraw pilotażu, z siedzibą w Antwerpji. Na przewodniczącego komisji wybrano prezesa francuskiego związku pilotów, Masa. Na kongresie powzięto szereg ważnych postanowień w sprawach przyjmowania do „domów pilotów", o lepszem zaprowiantowaniu pilotów na brzegu i o dokonywaniu wjazdu i wyjazdu z pilotem.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

21 czerwca:
niem. par. **Elisabeth** 278 ze Stornawy.

23 czerwca:
norw. par. **Jarl** 256 z Castlebay 15/1 i 1295/2 beczek.

29 czerwca:
niem. par. **Immenhof** 182 z Stornoway.



Najnowsze stawki frachtowe

notowane przez Polską Agencję Morską, Gdynia-Gdańsk.

Na przewóz węgla:

3 000	ton	Gdańsk/Gdynia	-	Kłajpeda	4/6	za	tonę
4 000	„	„	„	Ryga	5 -	„	„
2 500	„	„	„	Helsingfors	5/6	„	„
1 500	„	„	„	„	5/9	„	„
1 500	„	„	„	Mäntyluoto	5/9	„	„
800	„	„	„	Jezioro Vänern	8/-	„	„
4 500	„	„	„	Gefle	5/3	„	„
3 500	„	„	„	Sztokholm	5/6	„	„
3 000	„	„	„	Strugsund	6/3	„	„
900	„	„	„	Oxelösund	5/9	„	„
900	„	„	„	Hernösand	6/6	„	„
2 000	„	„	„	Limhamn	5/6	„	„
2 000	„	„	„	Helsingborg	5/6	„	„
2 000	„	„	„	Rönneby	5/9	„	„
2 000	„	„	„	Trelleborg	5/9	„	„
3 000	„	„	„	Göteborg	5/6	„	„
1 500	„	„	„	Landskrona	5/9	„	„
3-4 000	„	„	„	Kopenhaga	5/6	„	„
2 600	„	„	„	Odense	5/6	„	„
3 000	„	„	„	Aabenraa	5/9	„	„
2 200	„	„	„	Korsör	6/3	„	„
1 000	„	„	„	Kallundborg	6/9	„	„
6-7 000	„	„	„	Helsingör	7/3	„	„
2 500	„	„	„	Gandawa	6/6	„	„
3 000	„	„	„	Rouen	6/6	„	„
3 000	„	„	„	Bayonne	7/3	„	„
2 000	„	„	„	Marsylja	10/6	„	„
4 000	„	„	„	Genua	9/9	„	„
5 000	„	„	„	„	9/3	„	„
7 000	„	„	„	„	8/9	„	„
5 000	„	„	„	Tryjest	10/9	„	„
5 000	„	„	„	Wenecja	10/9	„	„

Na przewóz różnych:

200	ton okrąglaków	Gda/Gdy -	Genua	14/-	za	tonę
500	„ cukru	„	Tallinn	8/-	„	„
2 500	„ złomu	Gandawa/Gda/Gdy		6/6	„	„
500	stds. D. B. B.	Gda/Gdy -	Antwerpja	27/-	„	„
600	sąż. kopalniaków	„	Gandawa	29/-	„	„
300	stds. D. B. B.	„	Londyn	30/-	„	„
200	„ „	„	Manchester	40/-	„	„
300	„ „	„	Liverpool	40/-	„	„
150	„ „	„	Grimsby	35/-	„	„
300	„ „	„	Wsch. Wybrz. Anglji	35/-	„	„

Powyższe stawki są bez zobowiązania.





Jadwiga rozpoczęła kursować. Wanda przybyła do Gdyni.

Parowiec pasażerski Żeglugi Polskiej „Wanda“ jednego typu z przybyłą już „Jadwigą“ nadszedł dnia 26-go czerwca do Gdyni z Yarrow on Tyne gdzie został ostatecznie wykończony i odbył pomyślnie próby.

Parowiec jest dwuśrubowy i będzie utrzymywać wspólnie z „Jadwigą‘ pospieszną komunikację pasażerską na zatoce.

Jest już niemal pewne, że jeden z dwu nowych dwuśrubowców będzie utrzymywać również w zimie komunikację na linji Gdynia-Hel, do czego jaknajwięcej się nadaje dzięki dużej szybkości i znakomitym właściwościom morskim tych statków.

Oba statki wywierają wrażenie estetyczne i solidne, są bardzo dobrze osłonięte od fali i wewnątrz są urządzone nadzwyczaj praktycznie i wygodnie. „Żegluga Polska“ wysoce się zasłużyła mieszkańcom wybrzeża uruchamiając tego rodzaju statki w ruchu przybrzeżnym i przeznaczając jeden z nich dla żeglugi całorocznej.



Ruch portu gdańskiego w poprzednim tygodniu

W ubiegłym tygodniu ruch portowy w Gdańsku znów się znacznie ożywił. Zawinęło do portu 147 statków morskich, w tej liczbie 119 parowców, 23 żaglowce z mot., 2 holowniki, 3 lichtugi morskie. W próżnym stanie przybyło 71 statków, z towarem 28, z żelastwem 16, z pszenicą 10, z pasażerami i towarem 5, z rudą żelazną, z kamieniem, z fosfatami po 3, z węglem, z kredą, ze spirytusem, ze zbożem, z olejem maszynowym, z szynami kolejowemi, z tomasówką po 1.

Przeładowano w tygodniu w imporcie: złomu 8.946 ton, nawozów sztucznych 7.714 t., rudy żelaznej 3.540 t., innych towarów 6.551 ton.

Na wyjściu zanotowano w tygodniu 125 statków morskich, w tej liczbie z węglem 53 statki, z towarem 18, z drzewem 12, próżnych 11, z pasażerami i towarem 6, z cementem 5, z solą potasową 2, z podkładami, z pocztą pasażerami i drobnicą, z makuchami, ze spirytusem, z ropą gazową, z towarem i końmi, z rudą żelazną jako z portu ukrycia po 1.

Przeładowano w tygodniu z kolei na statki: węgla 117.503 t., oraz z kolei na składy i statki — drzewa 612 wagonów, zboża 28 wag., innych towarów 941 wag.

Ruch portu gdańskiego w ostatnim tygodniu

W ostatnim tygodniu ożywienie na wejściu niedorównywało wielkości ruchu wyjściowego, który był normalny. Zanotowano na wejściu 111 statków morskich, w tej liczbie 91 parowców, 3 motorowce, 1 holownik, 16 żaglowców z mot. Wśród statków na wejściu było 56 próżnych, 18 z towarem, 10 z żelastwem, 9 z pszenicą, 4 ze zbożem, po 3 ze śledźmi i z pasażerami i towarem, po 2 z węglem, kamieniem, oraz po 1 z cementem, drzewem, spirytusem, z resztą ładunku drobnicy.

Przywieziono w tygodniu i przeładowano na kolej: rudy żelaznej 10.805 t., złomu (żelastwa) 14.159 t., nawozów sztucznych 1.970 t., innych towarów 9.981 t.

Na wyjściu były w tygodniu 124 statki morskie, w tej liczbie z węglem 56, próżnych 23, z towarem 19, z drzewem 12, z pasażerami 5, oraz po 1 z tomasówką, ze smołą z cukrem, z makuchami, z pasażerami i pocztą, z drzewem i węglem, z ropą naftową, z benzyną.

Przeładowano na eksport w tygodniu: węgla 108.416 t., drzewa 1.098 wagonów, zboża 14 wag., innych towarów 997 wag.

Pod względem ruchu towarowego tydzień odznaczał się znacznym przeładunkiem węgla i drzewa w eksporcie, oraz wzmożonym dowozem rudy i żelastwa w imporcie, jak również wznowieniem importu śledzi solonych, który w ciągu ostatniego miesiąca doznał zupełnego, tłumaczącego się zresztą „przednówkiem śledziowym” zaniku.

Zmiana ogni w porcie gdańskim

Rada Portu w Gdańsku ogłasza w Orędowniku z datą 25 czerwca:

Charakterystyka ogni kierunkowych na Westerplatte wskazujących wyjazd do portu — dotychczas og. orange — uległa zmianie z dniem 15. czerwca b. r.

Nowa charakterystyka dla ogni górnych i dolnych.

1 przerwa czerw.
przerwa 2 sek.
powrót 4 sek.

Położenie, wysokość, rodzaj i widoczność ogni pozostaje bez zmiany.

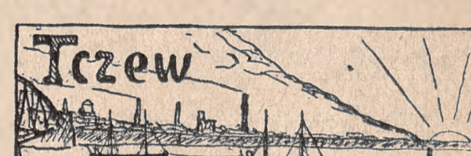
Ze Stoczni Gdańskiej

W miarę nadchodzenia materjałów dla nowobudujących się statków norweskich, prowadzony jest ich montaż. Obecnie praca wre około konstrukcji dna podwójnego, które zmontowywuje się już na helingach. Tak samo poszczególne części dla maszyn głównych i kotłów parowych przechodzą obecnie stadjum obróbki w warsztatach.

Dział napraw okrętowych jest jak zwykle silnie ożywiony. Z polskich okrętów należy wymienić: wyławiacz min „Czajkę”, który oprócz restauracji kadłuba naprawia pochwę i wał śrubowy, dalej statek „Nurek” służący dla pracy nurków wojennemarynarki. Były francuski krążownik, obecny szkolny statek „Bałtyk” po częściowym remoncie kadłuba żywego w wielkim doku pływającym stoczni, został wyprowadzony do Gdyni. Poza wymienionemi statkami znajdują się w naprawie dwa większe okręty angielskie „Akenside” i „Arragan” przeprowadzające gruntowny remont.

Grupa konstrukcyj żelaznych jest obecnie zatrudniona kończeniem montażu żórawi portalowych dla „Polskarobu”, z których obie bramy i jeden żóraw już zostały przetransportowane do Gdyni, natomiast drugi żóraw jeszcze się znajduje w Stoczni. Pozatem rozpoczęty został montadwóch żórawi mostowych dla przeż ładunku rudy żelaznej, dla Rady Portu w Gdańsku, każdy o nośności po 15 ton, przy wysięgu 26 m i 60 m prześwitu między punktami oporowemi.

Dwa yachty polskie „Carmen” i „Witeź” po odrestaurowaniu zostały spuszczone na wodę i czekają na sportowców chętnych do żeglowania.



Z portu tczewskiego

Podróż holownika „Sambor“ z „Bolkiem“ i „Antkiem“ z Langesundu (Norwegja) była rekordowo szybka. Lichtugi większą część drogi przebyła pod żaglami, a holownik wcale prawie nie potrzebował pomagać. Średnia szybkość w tej podróży „żaglowo-holowniczej“ wynosiła 10 węzłów.

Draga „Fafner“ w Tczewie

Draga „Fafner“ została sprowadzona do Tczewa i będzie natychmiast pogłąbiać przemiał na którym siedzą „Bolek“ i „Antek“

WYCIECZKI »ŻEGLUGI POLSKIEJ«

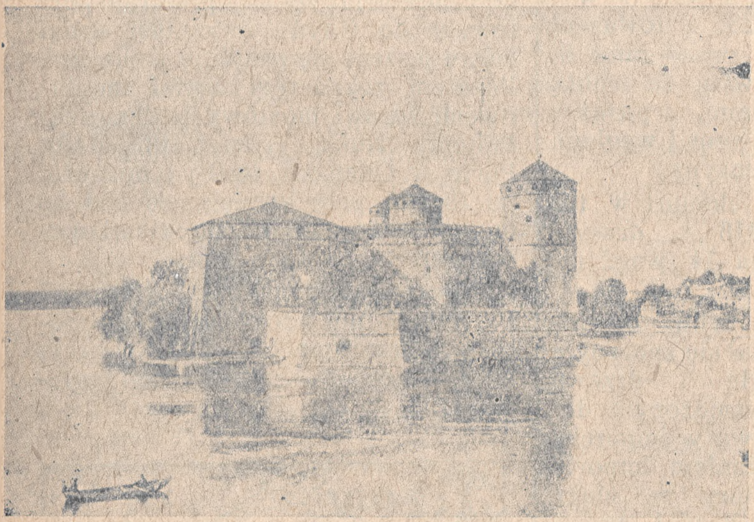
12-go lipca rozpocznie się druga i ostatnia w roku bieżącym wycieczka na „Gdyni" do krajów bałtyckich. Podajemy szereg ilustracyj z Finlandji, Estonji i Łotwy, w szczególności miejsc, które zwiedzi wycieczka.



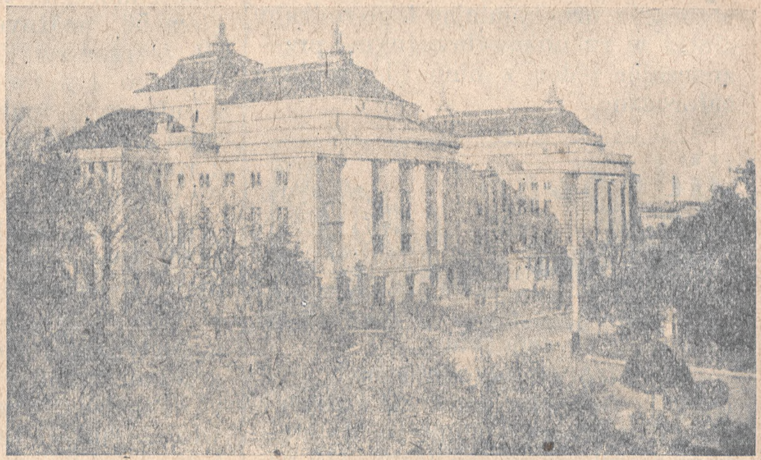
Fińskie szkery. Skaliste wysepki, dno dość głębokie, między wysepkami niema fali — oto charakterystyka szker.



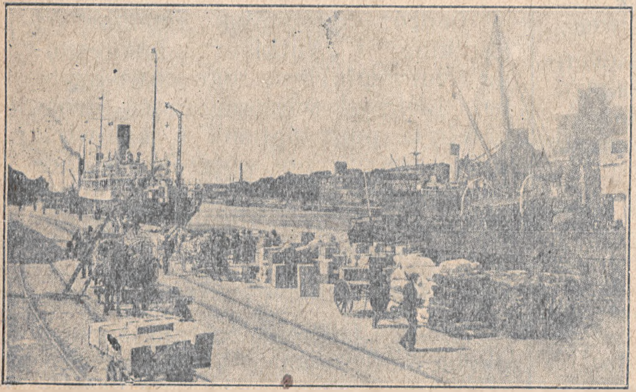
Ryga — Kościół św. Piotra



Finlandja — Zamek Olofsborg



Tallinn — Teatr „Estonja"



Ryga — przystań dla ładowania drzewa i lnu.



Par. Gdynia udekorowany chorągiewkami sygnałowemi

Ruch portowy Gdańska.

Na wejściu:

11 czerwca: niem. par. Brake 336 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Paul Möller 138 t. z Kopenhagi z żelastwem (Ganswindt, kan. port.), szw. hol. Balder 15 t. z szw. licht. Menja 572 t. i szw. licht. Fenja 569 t. z Sztokholmu próżne (Artus, Westerpl.), norw. par. Frederika 973 t. z Bremy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par. Borg 538 t. z Fredriksstadu z kamieniem (Bergenske, Legan), niem. par. Brunhilde 863 t. z Rotterdamu z tomasówką (Shipco, Victoriawand), niem. mot. Methan 897 t. z Rohrortu z szynami kolejowemi (Voigt, wolna strefa), hol. par. Odysseus 606 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, spichrz Baltic), niem. żagl. z mot. Mimi Selmer 67 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt, b. port ces.), łot. par. Linhope 814 t. z Gandawy próżny (Pol. Skand., Westerpl.), szw. par. Merkur 800 t. z Szczecina próżny (Artus, Westerpl.), niem. par. Gotland 591 t. z Lubeki próżny (Artus, Legan), duń. par. Skaane 724 t. z Hamburga próżny (Shaw, Lovell, Reiffeisen), est. par. Borghild 431 t. z Gjedser próżny (Pol. Skand., Westerpl.), niem. par. Doris 324 t. z Hamburga z towarem (Prowe, kan. port.).

12 czerwca: niem. par. Samland 453 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, dworzec nadw.), niem par. Victoria 469 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z towarem (Ellerman Wilson, dworzec nadw.), niem. par. Arnold Köpke 430 t. z Rotterdamu z żelastwem (Voigt, Westerpl.).

12 czerwca: niem. par. Anita L. M. Russ 1004 t. z Hamburga z towarem (Voigt, kan. por.) szw. par. Ingeborg 191 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), niem. par. Ottilie 286 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Erik 123 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Luna 279 t. z Bremy z towarem (Wolff, kan. port.), grecki par. Rita 1560 t. z Ancony z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), niem. par. Oder 655 t. z Rotterdamu z żelastwem (Voigt, kan. port.), szw. żagl. z mot. Lilly 62 t. z Helsingborga z pszenicą (Ganswindt Westerpl.), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), ang. par. Kowno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson, dworzec nadw.), szw. par. Inga 714 t. z Amsterdamu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerplatte), duń. par. Victoria 1160 t. z Aabenraa próżny (Polsko-Skand., Alldag), franc. par. Saint Enogat 1271 t. z Gandawy próżny (Bergenske, Westerpl.), hol. par. Katwyk 929 t. z Lubeki próżny (Bergenske, wolna strefa).

13 czerwca: niem. żagl. z mot. Waltraute 83 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerplatte), pol. par. Robur I. 577 t z Oxelösundu próżny (Polsko-Skand., Westerpl.), duń. par. Ellensborg 729 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K., Ganskrug), niem. par. Prima 493 t. z Londynu z żelastwem (Ganswindt, Victoriawand), ang. par. Baltara 1387 t. z z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp., Vistula), szw. żagl. z mot. Leopold 57 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.) pol. par. Toruń 1122 t. z Gdyni próżny (Voigt, Wisłoujście).

13 czerwca: niem. par. Hans Rudolf Reichel (ex Elbing II) 340 t. z Lipawy próżny (Voigt), niem. par. Altenfelde 1493 t. próżny (Lenczat), ang. par. Minorce 595 t. z Grangemouth z towarem (Reinhold), duń. żagl. N. P. Petersen 238 t. z Plymouth z żelastwem (Ganswindt), niem. par. Hanna Cords 1129 t. z Providencji z żelastwem (Behnke i Sieg, basen Holmu), niem. par. August 268 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, Langer Lauf), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold, wolna strefa), szw. mot. Lisa 539 t. z Southamptonu z żelastwem (Artus, Westerplatte), szw. par. Egon 291 t. z Göteborga z towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Karin 731 t. z Garstonu z żelastwem (Wolff, Westerplatte), duń. par. Hafnia 1159 t. z Nyborga próżny (Pol.-Skand., b. port. ces.).

14 czerwca: niem. par. Hilde 831 t. z Warnemünde próżny (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Elsie 826 t. z Oslo próżny (Reinhold, Westerplatte), duń. par. Cyril 1267 t. z Szczecina próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat kan. port.), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. z Lorientu próżny (Worms, Westerpl.), duń. par. Taarnholm 827 t. z Manchesteru z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Magnus, 781 t. z Kłajpedy z towarem (Reinhold, kan. port.), niem. par. Reinhardt 541 t. z Lubeki (Scharenberg, Westerpl.), norw. par. Aquila 1100 t. z Christiansandu próżny Reinhold, Holm). norw. par. Tello 1476 t. z Dunstonu z węglem (Wolff, kan port.), szw. par. Inga 731 t. z Halden próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Edith z Oslo próżny (Pol. Skand.), niem. par. Scharhörn 115 t. z Elbląga drogami wewnętrznemi próżny (Ganswindt), hld. par. Ootsmarsum 2209 t. z Kirkenäs z rudą żelazną (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z towarem i pasażerami (Reinhold).

14 czerwca: niem. par. Moskau 365 t. próżny (kan. port.), niem. par. Mineral 309 t. z Odense próżny (Reinhold, Westerpl.), belg. par. Scheldestroom 541 t. z Middelfartu próżny (Behnke i Sieg, Victoriawand), duń. par. Aase 712 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, Westerplatte), niem. par. Phöbus 362 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), duń. żagl. z mot. Fremad 57 t. z Rudköpingu z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), szw. par. Astrid 660 t. z Klagshamnu próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), duń. par. Normandie 879 t. z Hamburga próżny (Shaw Lovell, Westerpl.).

15 czerwca: norw. par. Jotun 308 t. z Stornoway przez Szczecin ze śledźmi (Reinhold, kan. port), szw. par. August 342 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Bertha 291 t. z Heybrigde Basin z żelastwem (Reinhold, Westerpl.), szw. par. Gasten 353 t. z Dollarö próżny (Artus, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Wal 48 t. z Malmö z pszenicą (Bergenske, b. skład węgla mar.), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Baltara 1387 t z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic, kan. port.), szw. par. Ascania 404 t. próżny (Bergenske, Busenitz), niem. żagl. z mot. Anna 44 t. z Słupska próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Elisabeth próżny (Westerpl.), szw. par. Orlando 1233 t. z Amsterdamu próżny (Artus, Stocznia Gdańska), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Gdyni próżny (Reinhold, most Breitenbach), fiński par. Anversoise 2499 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg, dworzec nadw.).

16 czerwca: hiszp. par. Guernica 1864 t. z Olsenhausen próżny (Bergenske, Holm), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port), szw. mot. Erland 886 t. z Oernsköldsviku z towarem (Scand. Levant, dworzec nadw.), szw. żagl. z mot. Klippdon 70 t. z Kalmaru z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Annie 698 t. z Aalborga próżny (Reinhold, Westerpl.), niem. par. Botilla Russ 583 t. z Hamburga ze zbożem (kan. port.), szw. par. Nordöst 628 t. z Halmstadu próżny (Westerpl.), duń. par. Sousa 730 t. próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), duń. żagl z mot. Hans Werner drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske, Strohdeich), duń. par. Lilly 752 t. z Leningradu z drzewem (Reinhold), niem. par. cyst. Grete Glad 283 t. z Hamburga próżny (Scharenberg). niem. par. Vineta 299 t. z Kłajpedy z spirytem (Reinhold). duń. par. Scotia 1387 t. z Aarhus próżny (Polsko Skand.), szw. par. Sture 191 t. z Sölvesborga próżny, duń. par. Holland 720 t. z Zaandamu próżny (Lenczat), niem. par. Steinburg 724 t. z Amsterdamu próżny.

16 czerwca: hld. żagl. z mot. Andielete 188 t. z Londynu z żelastwem (Gw, Westerpl.), szw.

ż. z mot. Atlantic 709 t. z Halmstadu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), norw. par Kolsaas 367 t. z Lubeki próżny (Behnke i Sieg, Victoriawand), łot par. Mars 279 t. z Trelleborga próżny (Dzg. Schiff. K., Westerpl.).

17 czerwca: szw. par. Elinsborg 193 t. z Karlshamnu z kamieniem (Artus, Westerpl.), niem. par. Elsfleth 275 t. z Królewca z drzewem (Voigt, kan. port.), szw. par. Orwas 925 t. z Oslo próżny (Jantzen, Victoriawand), łot. par. Kaupo 1447 t. z Sztokholmu próżny (Pol.-Skand. Victoriawand), łot. par. Everest 1319 t. z Kilonji próżny (Pol.-Skand., Victoriawand), gdan. par. Etzel 693 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg, kolej nadw.), fsk. par. Alexa 371 t. z Wiamaru próżny (Pol.-Skand., Westerpl.). szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Fortunatus 799 t. z Sztokholmu próżny (Victoriawand), niem. par. Vesta 776 t. z Flensburga próżny (Reinhold, Legan), duń. mot. Maagen 97 t. jako do portu ukrycia z węglem (Bergenske, Westerplatte), norw. par. Ara 557 t. z towarem (Bergenske, kolej nadw.), szw. par. Juno 620 t. z Oslo próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Arcona 303 t. z Szczecina z towarem (Reinhold, kan. port.), gdański par. Hammonia 668 t. z Stavangeru z żelastwem (Behnke i Sieg, Victoriawand), niem. par. Mecklemburg 670 t. z Roztoku próżny (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Sedina 583 t. z Lubeki próżny (Bergenske, kan. port.), holend. par. Iris 720 t. z Amsterdamu z towarem (Prowe, spichlerz Baltic), niem. par. Spitzberg 154 t. z Królewca próżny (Reinhold), Westerpl.), szw. par. Inland 1339 t. z Göteborga próżny (Artus, Westerpl.), gdański par. Mottlau 430 t. z węglem (Behnke i Sieg, elektrownia), duń. żagl. z mot. Skibladner 46 t. z Kjöge z kamieniem (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Wilhelmina 698 t. z Nyköpingu próżny (Behnke i Sieg, b. port ces.), duń. parow. Anne pr., niem. żagl. z mot. Immanuel z Nyköpingu ze zbożem (Prowe, Westerpl.), łot. par. Sigulda próżny (Voigt, b. port. ces.).

18 czerwca: fsk. par. Poseidon 406 t. z Helsingforsu z towarem (Wolff), szw. par. Maja 727 t. z Antwerpji z żelastwem, duń. par. Dania 1390 t. próżny (Pol. Skand.), niem. par. Ursula Fischer 1598 t. próżny (Polsko Skand.), szw. par. Kjell 687 t. (Behnke i Sieg), niem. par. Stör 343 t. z Gdyni z reszty ładunku towaru (Behnke i Sieg), niem. par. cyst. Julius Rütgeres 443 z Królewca próżny ((Behnke i Sieg), niem. par. Tatti 354 t z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Johann Ahrens 538 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg).

19 czerwca: niem. par. Rudolf 142 t. z Królewca próżny (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Adele 66 t. z Landskrony z pszenicą (Ganswindt) szw. par Rurik 247 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Rival 353 t. z Kilonji próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Amrum 558 t z Hamburga z towarem (Voigt), niem. par. Brunhilde 863 t. z Gdyni próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 2390 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic), niem. par. Carl 166 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Gotenhof 847 t. z Rotterdamu z towarem (Nordd. Lloyd) pol. hol. Sambork 14 t. z Skien próżny (Wisła Bałtyk), niem. par. Elin 348 t. z Bremy z towarem (Wolff), niem par. Admiral 1226 t. z Leningradu ze sprytem (Behnke i Sieg), niem. par. Jupiter 312 t. z Bremy próżny (Reinhold).

19 czerwca: łot. par. Kriws 822 t. z Paimboeuf próżny (Voigt), niem. par. Kurland 262 t z Szczecina próżny (Voigt), szw. par. Karolina 1434 t. z Slite z cementem (Behnke i Sieg), norw. żagl. z mot. Vera 112 t. z Oslo z żelastwem (Ganswindt), ang. par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson).

20 czerwca: gd. par. D. Siedler 256 t. ze śledziami (Reinhold), szw. żagl. z mot. Anders 55 t z Yxpilla z pszenicą (Bergenske), szw. żagl. z mot. Elin 74 t. z Kalmaru z pszenicą (Bergenske), szw. par. Rebekka 88 t. z Nyköpingu z pszenicą (Ganswindt), chil. mot. Natividad 261 t. z Lexa próżny (Bartram i Giese), fsk. par. Orient 2895 t. z Buenos Aires ze zbożem (Bergenske, kan. port.),), gr. par. Volos 316 t. z Kilonji ze spirytusem (Ganswindt, basen Holmu), niem. par. Venecja 506 t. z Rotterdamu z żelastwem (Shipco, Victoriawand). lit par. Lydys 196 t. z Szczecina z towarem (Behnke i Sieg, kan. port.), norw. par. Truth 2227 t. z Bostonu z żelastwem (Bergenske, wolna strefa), duń. par. Fredensbro 1368 t. z Port Artura z żelastwem (Voigt, wolna strefa), szw. par. Otello 1056 t. z Le Havre próżny (Artus, Westerplatte), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold wolny port).

21 czerwca: szw. par Sven 191 t. z Malmö z towarem (Reinhold, wolny port), gd. par Edith Bosselmann 291 t. z Antwerpji ze zbożem (Reinhold, kan. port.), norw. par. Bomma 461 t. z Helsingborga z towarem (Bergenske, kolej nadwiślana), niem. par. Elfriede Charlotte Becker 378 t. z Gdyni próżny (Voigt, Alldag), duż. żagl. z mot. Gamma 99 t. z Trelleborga z pszenicą (Artus, Westerpl.), szw. par. Toerkel 572 t. z Delfzylu próżny (Bergenske, Westerpl.), łot. par.

21 czerwca: fr. par. Nicolas Jean 1182 t z Królewca próżny (Mory, Westerpl.), duń. par. Aslang 900 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske, b. port ces.), duń. par. Alfred Hage 1085 t. z Miami z żelastwem (Behnke i Sieg, Holm), szw. par. Trio 832 t. z Trelleborga próżny (Prowe, Westerpl.), norw. par. Bruse 1009 t. z Halden próżny (Bergenske, kan. port.), pol. hol. Sambor 14 t. z Schiewenhorstu próżny (Wisła-Bałtyk, stocznia Wojana), est. żagl. z mot. Wirumaa 371 t. z Gdyni próżny (Befr. Ges., Legan), niem par. Elisabeth 278 t ze Stronoway ze śledźmi (Reinhold, kan. port).

22 czerwca: łot par. Bartava 461 t. z Lipawy próżny (Bergenske, Westerpl.), szwj. hol. Holger 14 t. z szw licht. Hallsta III 473 t. z Stralsundu próżne (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. par. Bonus 519 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg dworzec nadwiśl.), niem. par. Saturn 154 t. z Królewca próżny (Prowe, most Breitenbach), niem. żagl z mot. Hertha Grube 68 t. z Saśnic z kredą (Bergenske, Westertpl.), fsk. par. William 165 t. z Kopenhagi z żelastwem (Westerpl.), szw. żagl. z mot. Anna 75 t. z Trelleborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.), niem par. St. Jürgen 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), fr. par Margaux 672 t. z Antwerpji przez Gdynię z towarem (Worms, b. port. ces.), szw. par Iris 169 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Svanholm 734 t. z Aalborga z towarem (Reinhold, wolna strefa), duń. par. Feddy próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Prins Knud 782 t z Aarhus próżny (Bornholdt, Westerpl.), duń. żagl. z mot. Yrsa 93 t z Królewca próżny (Bergenske Westerpl.), norw. par. Asgerd 741 t. z Malmö próżny (Pam, Westerpl.), niem. par. Uranus 402 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff, kan. port.), pol. par. Niemen 1844 t. z Sousy z fosfatem (Warta, dworzec nadw.), duń. żagl. z mot. Sarpen 73 t. z Odense z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), ang. par. Baltonia 2390 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic, kan. port.), łot. par. Viesturs 354 t. z Horsensu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), amer. par. Aquarius 3816 t. z Tampy z fosfatem (Bergenske, wolna strefa), szw. żagl. z mot Sedonia 54 t. z Helsingborga z pszenicą (Bergenske, Westerpl.).

23 czerwca: ang. par. Arete 508 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Herma 47 t. z Höganäs z kamieniem (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., b. port ces.), fr. par. Chateau Yquem 1290 z Bordeaux z towarem (Worms, dworzec nadw.), niem. par. Claus 190 t. z Szczecina z towarem (Prowe, Packhof), niem mot Odin 1104 t. z Kopenhagi z samochodami (Bergenske, dworzec nadw.), niem. hol. Apollo z pol. licht. Bronek 373 t. z Aalborga próżne (Wisła Bałtyk i Behnke i Sieg), szw. mot. Dejefors 132 t. z Sundsvallu z celulozą (Bergenske), niem. hol. Thor z szkutami błotnemi Nr. 74 i Nr. 75 z Cuxhaven próżne (Voigt), szw. żagl. Aldebaran 139 t. z Królewca próżny (Polsko-Skand.), łot. par. Talvaldis 252 t. z Aarhus próżny (Behnke i Sieg), pol. par. Robur II. 798 t. z Rönnebyredd próżny (Polsko Skand.), ang. par. Arracan 3543 t. z Kalmaru próżny (Behnke i Sieg) duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Tyr 432 t. z Uddevalli próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Jark 256 t. z Castlebay ze śledźmi (Reinhold), duń. par. Vendia próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Scotia 1367 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

11 czerwca: duń. par. Feddy 561 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Gauja 895 t. do Rygi z węglem (Bergenske), szw. par Libra 837 t. do Norrköpingu z węglem (Artus).

12 czerwca: hol. żagl. z mot. Jantje Grünefeld 192 t. do Abo z cementem (Prowe), gdański par. Peter von Danzig 492 t. do Abo z węglem (Reinhold), niem. par. Oskar 485 t. do Kautepudas z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Argus 59 t. do Frederikshavnu z makuchami (Prowe).

12 czerwca: niem. par. W. C. Frohne 189 t. do Horsensu z drzewem (Prowe), łot. par. Daugava 748 t. do Rygi z węglem (Bergenske), niem. par. Käte 267 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), belg. par. cyst. Emmanuel Nobel 2764 t. do Rouen z ropą gazową (Worms), franc. par. Martine 1517 t. do La Palice z węglem (Mory), duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Adeline Hugo Stinnes 3268 t. do Archangielska z węglem (Pam), szw. par Trio 832 t. do Trelleborga z węglem (Behnke i Sieg), lit. par Lydys 196 t. do Kłajpedy z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Sven 191 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), niem. par. Vulkan 347 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Norderney 547 t. do Lowestoftu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Esther 893 t. do Manchestru z drzewem (Bergenske), niem. par. Harald 367 t do Wyborga z węglem (Reinhold).

13 czerwca: łot. par. Viesturs 345 t. do Horsensu z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Nordmark 568 t. do Ekenäs z węglem (Artus), niem. par. Indra 726 t. do Gefle z węglem (Artus).

13 czerwca: hold. par. Odysseus 606 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), czechosłow. par. Bohemia 435 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), szw. par. Rewa 715 t. do Sztokholmu z węglem Pol Skand.), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), pol. lich. Jurek 634 t. do Stege z węglem (Reinhold), duń. żagl. z mot. Karolina 504 t. do Wyborga próżny (Reinhold), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic), niem. par. Luna 279 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Liesbeth Cords 496 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold), fr. par. Ostervent 916 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Signe 696 t. do Prestonu z drzewem (Bergenske), szw. par. Frey 1389 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Skand.), szw. par. Prestonic 1383 t. do Göteborga z węglem Pol. Skand.).

14 czerwca: szw. par. Ragnar 430 t. do Ystadu z węglem (Bergenske), szw. par. Solvik 872 t. do Vesteras z węglem (Bergenske), est. par. Kodumaa 680 t. do Tallminnu z węglem (Befr. Ges.), niem. par. Emmeline 45 t. do Bremy z drzewem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Margareta 49 t. do Mallerupu z węglem (Bergenske), hld. żagl. z mot. Elisabeth 100 t. do Bremy z drzewem (Ganswindt), szw. hol. Baider 14 t. z licht. Fenja 569 t. i Menją 572 t. do Norrköpingu z węglem (Behnke i Sieg), niem żagl. z mot. Gerda 63 t. do Mallerupu z węglem (Bergenske), niem. hol. Caurus z niem licht. Vega 758 t. do Mariageru z koksem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. do Mallerupu z węglem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Mimi Selmer 67 t. do Halmstadu ze solą potasową (Ganswindt), szw. par. Tyr 432 t. do Uddevalli z węglem (Pam), niem. żagl. z mot. Methan 297 t. do Lysekilu próżny (Voigt), niem. par. Wiborg 350 t. do Kotki z towarem (Lenczat), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko Skand.), szw. żagl. z mot. Inger 278 t. do Norrtelje z węglem (Artus), niemiecki par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. do Faaborga z węglem (Ganswindt), szw. hol. Frey 14 t. z licht. Frode 368 t. i Keslö 813 t. do Norköpingu z węglem (Artus).

14 czerwca: duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Gdyni próżny (Reinhold), gr. mot. Candia 180 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt) szw. par. Frederika 974 t. do Falkviku z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Ceres 363 t. do Antwerpji z towarem (Wolff), szw. par. Merkur 800 t. do Halmstadu z węglem (Artus), niemiecki żagl z mot. Christel Vinnen 1548 t. do Buenos Aires z towarem i cementem (Behnke i Sieg).

15 czerwca: niem. par. Nordafrika 1242 t. do Leningradu próżny (Warta), łot. par. Linhope 814 t. do Ekenäs z węglem (Pol. Skand.), norw. par. Aquila 1101 t. do Leningradu próżny (Reinhold), niem. par. Lotte Reith 923 t do Rouen z węglem (Mary), łot. par. Siwa 270 t. do Abus z węglem (Pam), duń. mot. Maagen 97 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Faxe z węglem (Bergenske), szw. par. Erik 123 t. do Holbäk z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Käte 643 t. do Hernösandu z węglem (Pam), niem. par. Brake 336 t. do Windawy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Gotland 591 t. do Kłajpedy z węglem (Artus), niem par. Lothar 257 t. próżny do Królewca (Behnke i Sieg), duń. par. Ellensborg 729 t. do Garstonu z drzewem (Danz. Schiff. K.), gdański par. Oberpräsident Delbrück 620 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold). niem. par. Brunhilde 863 t. do Gdyni z tomasówką (Shipco) duń. par. London 730 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), norw. par. Borg 539 t. do Tornea próżny (Bergenske), ang. par. Smoleńsk 1533 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann Wilson), ang. par. Kowno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman Wilson), duń. par. Lituania 3940 t. do Nowego Yorku z pasażerami i towarem (United Baltic), est. par. Marmor 563 t. do Gdyni próżny (Befr. Ges.), niem. par. Schleswig 478 t. do Londynu z drzewem (Shaw Lovell).

16 czerwca: ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic), szw. par Hebe 611 t. do Wyborga próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Victor 469 t. do Yxpilla próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Gerda Ferdinand 908 t do Gdyni próżny (Pam) szw. par. Edith 191 t do Holmestrandu z węglem (Pol. Skand.), niem. par. Doris 324 t. do Hamburga z towarem (Prowe), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), niem. par. St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), duń. par. Katholm 877 t. do Liverpoolu z towarem (Reinhold), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), szw. mot. Condoren 106 t. do Hernösandu z węglem (Berg), szw. par. Egon 281 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Anita L. M. Russ 2843 t. do Leningradu próżny (Voigt), hol. par. Katvyk 929 t. do Królewca z węglem (Bergenske), est. par. Borghild 431 t. do Gjedser z węglem (Pol. Skand.), belg. par. Scheldesstroom 542 t. do Borga próżny (Behnke i Sieg).

16 czerwca: szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), est. par. Valve 197 t. do Tyne Docku z drzewem (Reinhold), duń. par. Skaane 724 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. par. Altenfelde 1493 t. do Malmö z węglem (Lenczat), duń. par. Magnus 781 t. do Dunkerki z towarem (Reinhold), niem. par. Reinhart 541 t. do Abo z węglem (Scharenberg), szw. par. Anna 714 t. do Kristiansandu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Skouts 1328 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg).

17 czerwca: duń. par. Halnia 1159 t. do Nyborga z węglem (Artus), duń. par. Lilly 524 t. do Sharpnessu z drzewem (Reinhold), niem. par. Moskau 365 t. do Köpingu z węglem (Pam), franc. par. St. Enogat 1273 t. do Bordeaux z węglem (Bergenske), fsk. par. Navigator 2874 t. do Helsingforsu z towarem (Bergenske), niem. par. Schrhörn 115 t. do Mullerup z węglem (Ganswindt), niem. par. August 266 t. do Hamburga próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Kolsaas 367 t. do Rygi próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Gusten 353 t. do Kalmaru z węglem (Artus).

18 czerwca: niem. par. Arcona 186 t. do Odense z węglem (Reinhold), niem. żagl. z mot. Hans Werner 74 t. do Allabodarna z węglem (Bergenske).

18 czerwca: duń. par. Scotia 1387 t. do Kopenhagi z węglem (Pol. Skand.), duń. mot. Maagen 97 t. do Landskrony z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Benavist 67 t. do Christiansandu z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Finglay 60 t. do Fredrikshavnu z makuchami (Bergenske), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), niem. par. Vineta 299 t. do Szczecina z towarem

(Reinhold), szw. par. Ascania 404 t. do Sundsvallu z węglem (Bergenske), duń. par. Cyril 1267 t. do Odense z węglem (Pam), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Karl Fr. Larsen 686 t. do Londynu z drzewem (Behnke i Sieg), szw. par. Orvar 926 t. do Moss próżny (Jantzen), szw. par. Astrid 606 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hilde 851 t. do Helsingforsu z węglem (Reinhold). pol. par. Toruń 1122 t. do Gandawy z drzewem (Voigt).

19 czerwca: niem. par. cyst. Grete Glad 283 t. do Tallinnu z benzyną i olejem gaz. (Scharenbg.), hiszp. par. Guranica 1865 t. do Kotki próżny (Bergenske), szw. par. Götaland 2281 t. do Göteborga z węglem (Pol. Skand.). ang. par. Alistruther 2341 t. do Abo próżny (Berg), niem. par. Botilla Russ 583 t. do Lovisy próżny (Voigt), szw. par. Elsie 826 t. do Fredrikstadu z węglem (Reinhold), szw. par. Inga 731 t do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Hans Georg 81 t. do Söderhamnu z cementem (Ganswindt), niem. żaglowiec z mot. Berta 291 t. do Kotki próżny (Reinhold), niem. żagl. z mot. Flottbeck 127 t. do Hadsundu z węglem (Reinhold). norw. par Teilo 1476 t. do Gdyni próżny (Wolff).

19 czerwca: niem. par. Rudolf 142 t. do Rygi z cukrem (Behnke i Sieg), wł. par. Clara Cannes 4416 t. do Montrealu próżny (Reinhold), szw. mot. Erland 886 t. do Konstantynopola z towarem (Scand. Levant), szw. par. Wilhelmine 698 t. do Pitea ze smołą (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 2390 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), hld. par. Iris 404 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe), duń. par. Bothal 1223 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), niem. par. Samland 453 t. do Hamburga z drzewem i węglem (Behnke i Sieg), niem. par. cyst. Julius Rütgers 443 t. do Ekenäs z ropą (Behnke i Sieg), hld. par. Udnaarsund 2909 t. do Borgi próżny (Behnke i Sieg), szw. par. August 342 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg) niem. par. Elsfleth 275 t. do Tynedocku z drzewem (Voigt)

20 czerwca: niem. par. Steinburg 721 t. do Yxpila z węglem (Artus), niem. par. Mineral 309 t. do Skive z węglem (Reinhold), duń. par. Holland 720 t. do Halden z węglem (Lenczat), szw. par. Sture 191 t. do Sarpsborga z węglem (Reinhold), łot. par. Mars 278 t. do Ystadu z węglem (Danz. Schiff. K.), niem. par. Stör 348 t. do Raumö próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Tatti 324 t do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Arcona 303 t. do Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. Elin 348 t. do Królewca z towarem (Wolff), niem. par. Hugo Ferdinand 1092 t. do Rouen z węglem (Worms). fr. par. Lussac 864 t. do Bordeaux z towarem (Worms), niem. par. Ottilie 286 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Carl 166 t. do Lipawy z towarem (Behnke i Sieg), norw. par. Rösten 455 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske). niem. par. Spitzberg 154 t. do Kalmaru z węglem (Reinhold), niem. par. Phöbus 364 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Agersund 1849 t. do Söderhamnu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Nordöst 628 t. do Halmstadu z węglem (Behnke i Sieg).

21 czerwca: duń. par. Dania 1390 t. do Aalborga z węglem (Polsko Skand.), niem. par. Baltic 1948 t. do Genui z węglem (Pam), fsk. par. Alexa 371 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Sigulda 1260 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Juno 586 t. do Korsör z węglem (Bergenske).

21 czerwca: norw. par. Jotun 308 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), pol. hol. Sambor 14 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), fsk. par. Poseidon 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornholdt), szw. par. Annie 698 t. do Ahus z węglem (Reinhold), duń. par. Aase 712 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), gd. par. Mottlau 430 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg). niem par. Erda 1671 t. do Gandawy z drzewem (Voigt). niem. par. Mecklenburg 670 t do Le Havre z węglem (Bergenske), niem. par. Amrum 558 t do Raefsö próżny (Voigt), niem par. Arnold Köpke 430 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt)

22 czerwca: niem. par. Gotenhof 847 t. do Abo z towarem (Nordd. Lloyd), niem. żagl. z mot. Welf Heinrich 67 t. do Bremy z drzewem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Hans Peter 65 t. do Halmstadu z węglem (Prowe), duń. żagl John 76 t. do Rönnez węglem (Ganswindt), niemiecki żagl. z mot. Elisabeth do Sjöby z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Anna 44 t. do Klintelhamnu z węglem (Bergenske), szw. żagl. z mot. Leif 71 t. do Kalmaru z makuchami (Polsko-Skand.), niem. par. Hans Rudolf Reichel 340 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), niem. żagl. z mot. Waltraute 83 t. do Borgi z węglem (Bergenske), łot. par. Krivs 822 t. do Rygi z węglem (Voigt), szw. par. Carolina 1434 t. do Porto Allegro z cementem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Regina 106 t. do Gefle ze solą (Bergenske), niem. par. Kurland 262 t. do Wasy z węglem (Voigt), niem. żagl. z mot. Immanuel 74 t. do Svenborga z koksem (Bergenske), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), gd. par. Hammonia 658 t. do Skelleftea próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Kaupo 1457 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Saturn 154 t do Horsensu z podkładami (Prowe), duń. par. Anne 944 t. do Londynu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg), wł. par. Barberigo 2762 t. do Rotterdamu z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Liva 270 t. do Trelleborga z węglem (Pam), niemiecki par. Sedina 583 t. do Hernösandu z węglem (Bergenske), szw. par. Karin 196 t. do Sztokholmu z towarem (Bergenske), niem. par. Margarete Schröder 586 t. do Londynu z drzewem (Shaw, Lovell), duń. par. Sousa 730 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg).

23 czerwca: łot. par. Everest 1320 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), niem. żagl. z mot. Wal 48 t. do Vejle z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. do Aarhus ze solą (Ganswindt), niem. par. Rival 353 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), hld. żagl. z mot. Andielette 188 t. do Lulea z węglem (Behnke i Sieg), niem. mot. Odin 1104 t. do Sztokholmu z samochodami (Bergenske), duń. par. I. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem i końmi (Reinhold), niem. par. Claus 153 t. do Lipawy z towarem (Prowe), ang. par. Baltonia 2390 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. St. Jürgen 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat), szw. par. Rurik 247 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), lit. par. Lydys 196 t do Kłajpedy z towarem.

PORT W GDYNI

(Streszczenie duńskich odczytów inż. H. Hoigaard'a wygłoszonych z okazji przyjazdu duńskich inżynierów portowych do Polski).

Fakt, że Polska zajęła ważną pozycję nad Bałtykiem, jest wielkiej wagi dla nas duńczyków jako narodu morskiego i dla Danji położonej nad morzem Bałtyckiem.

Zanim zajmę się morskimi warunkami Polski chciałbym pokrótce naszkicować historyczny rozwój tych warunków, których byliśmy świadkami.

Podczas gdy Rosja, słowiański naród pobratymczy, kierowała całą swą ekspansję na wschód i południe, Polska już w początku średniowiecza skłaniała się ku zachodniej Europie i zatem ku morzu. Przez długi czas obszar Polski sięgał od morza Bałtyckiego do morza Czarnego. Zajmijmy się teraz pierwszem, ponieważ jako pomost między Polską a Danją ma ono obecnie dla tych krajów jaknajwiększe znaczenie.

Polska historja morska stoi w ścisłym związku z historją Gdańska, o którego porcie można powiedzieć, że jako ekonomiczny ośrodek tranzytowy jest położony najkorzystniej ze wszystkich innych portów bałtyckich. Zatoka Gdańska jest głęboka, osłonięta przed burzą i prawie zawsze wolna od lodu. Jeżeli Gdańsk pomimo to nie osięgnął takiego znaczenia jak Hamburg, to powodem tego jest położenie w rogu morza Bałtyckiego, gdzie w ciągu ostatnich tysiąca lat prawie bez przerwy prowadzono walkę o władzę.

Istnieje podanie, że w VII. wieku duńscy wikingowie zajęli ujście Wisły i że nazwa „Gdańsk" jest wyprowadzona ze słowa „Dane". Niektórzy przypuszczają, że polska nazwa „Gdańsk" znaczy tyle co droga do Danji. Wszystko to jednak są tylko przypuszczenia. Historycznym faktem natomiast jest, że król duński Waldemar II w r. 1221 zdobył Gdańsk i że miasto to pozostawało w posiadaniu Danji przez 4 lata.

Jako największy port polski Gdańsk uzyskał wielkie znaczenie w XIII wieku. Później, od r. 1300—1454, miasto było w ręku pruskich Krzyżaków. W r. 1454 Krzyżacy zostali wypędzeni z Gdańska i na 300 lat, to znaczy do upadku państwa polskiego miasto przeszło (jako miasto hanzeatyckie) w posiadanie królów polskich. Dopiero po Kongresie Wiedeńskim Gdańsk definitywnie zostaje miastem niemieckiem, i to wbrew żywemu protestowi ludności gdańskiej, zdającej sobie sprawę z tego, że przez przyłączenie do Prus miasto i port zupełnie stracą swe znaczenie.

Jakież jest położenie Gdańska po wojnie? Dnia 8 stycznia 1918 r. prezydent Wilson oświadczył na Kongresie Waszyngtońskim, że musi być stworzone Państwo Polskie z wolnym i pewnym dostępem do morza. Temu żądaniu uczyniono zadość na Konferencji Pokojowej przez stworzenie Wolnego Miasta Gdańska i stosunek tego ostatniego do Polski unormowano Paryską Konwencją z 9 października 1920 r. Przez tę Konwencję stworzono unję celną między Polską a Gdańskiem. Polska administruje kolejami na terenie Wolnego Miasta, otrzymała prawo urządzenia poczty polskiej i prawo kontroli nad rozwojem portu. Zarząd portu znajduje się w ręku Rady Portu składającej się w połowie z polaków i gdańszczan. Przewodniczącym Rady Portu jest delegat Ligi Narodów. Prócz tego Polska reprezentuje interesy Gdańska na zewnątrz. Chciałbym jeszcze zaznaczyć, że sprawy sporne nie dające się wprost między obydwoma stronami załatwić, przedkłada się dla decyzji Lidze Narodów.

Jak było do przewidzenia, ruch w porcie gdańskim doznał po wojnie szybkiego ożywienia. Zobrazować ten fakt można przy pomocy następującej tabeli:

	1912	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Przeciętna liczba statków na wejściu i wyjściu	3000	2700	2900	3300	3960	5990	6950
Przeciętna liczba ton rej. n. w milj. ton.	0,98	1,42	1,70	1,64	1,87	3.41	4,92

Tonaż więc przewyższył w roku 1927 czterokrotnie najkorzystniejszy pod tym względem rok przedwojenny. Co dotyczy udziału bandery duńskiej w gdańskim obrocie handlowym, to po wojnie można stwierdzić polepszenie w tym kierunku. Podczas gdy udział Danji w całkowitym tonażu wynosił w r. 1912 tylko 6%, wynosił on w r. 1925 16,5% powiększonego ogólnego tonażu. W r. 1927 udział Danji wyrażony w procentach był jeszcze większy, co zawdzięcza się polskiemu eksportowi węgla.

Oprócz portu Gdańska Polska otrzymała samodzielny dostęp do morza przez tak zwany „polski korytarz". Korytarz ten jest, jak widać z mapy, częścią kraju ciągnącą się w kierunku północnym ku morzu bałtyckiemu znajdującą swe zakończenie w 60-kilometrowym pasie wybrzeża. Teren ten obejmuje częściowo otwarte wybrzeże morza Bałtyckiego nie nadające się na założenie portu, częściowo jednak połowę zachodnią Zatoki Gdańskiej, której położenie jak później zobaczymy, jest bardzo korzystne dla budowy portu. Plan zbudowania własnego portu polskiego powstał, o ile mi wiadomo, krótko po napadzie bolszewików w r. 1920. Przy tej okazji pokazało się, że mogłoby być dla Polski niebezpiecznem zależeć jedynie od portu gdańskiego. Jako miejsce najlepiej nadające się na budowę portu wybrano Gdynię i tu Rząd Polski rozpoczął w r. 1921 budowę drewnianego molo, napełnionego kamieniami. Roboty te kontynuowano w r. 1922 i 23-go kwietnia 1923 roku ówczesny Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Wojciechowski, oficjalnie ogłosił port morski w Gdyni za otwarty.

Z powoda trudności finansowych roboty jednak zostały częściowo wstrzymane. Pracowano jednak wciąż w tym kierunku ażeby znaleźć jakieś rozwiązanie, rozszerzające zakres robót.

23 września 1923 r. Sejm polski jednogłośnie uchwalił budowę portu na podstawie projektu polskiego inżyniera Wendy, obecnego kierownika robót budowlanych. W projekcie tym oszacowano koszta budowy na 50 miljonów złotych, t. zn. 10 miljonów dolarów. Z sumy tej 30—35 miljonów miały być zużyte na budowę molo, łamacza fal i rozbudowę wybrzeża, a także na roboty pogłębiania, reszta zaś była przeznaczona na budowę kolei, magazynów, kranów i budowę dróg wzdłuż brzegu.

W trakcie budowy bardzo rozszerzono ogólny plan budowy, tak, że obecnie koszta samych tylko robót hydrotechnicznych wyniosą przypuszczalnie więcej niż 50 miljonów złotych w złocie. Zanim można było roboty rozpocząć, trzeba było zwalczyć dużo trudności natury finansowej. W jesieni r. 1923 rozpisano rodzaj zamkniętego przetargu, z którego wyszło zwycięsko konsorcjum francusko-polskie. W dniu 4 lipca 1924 r. konsorcjum francusko-polskie podpisało kontrakt, według którego już czwarty rok buduje się wielki, narodowy port Polski. Robotami kieruje francusko-polskie konsorcjum dla budowy portu w Gdyni. Firma duńska Hojgard i Schulz, A/B, w Kopenhadze, mająca udział w konsorcjum, buduje wszystkie mola, łamacz fal, nabrzeża i część robót pogłębiarskich, podczas gdy

resztę tych robót wykonuje firma belgijska Ackermans i Van Haaren.

Co dotyczy położenia portu, to rozstrzygającem jest zagadnienie taryfowe, i jasnem jest, że Gdynia ma warunki pod tym względem korzystniejsze, niż jakikolwiek inny port bałtycki, po pierwsze, ponieważ jest jedynym portem narodowym państwa o 30-to miljonowej ludności, po drugie, ponieważ przy korzystnych frachtach tranzytowych może uzyskać znaczny ruch tranzytowy z Czechosłowacji, Rumunji i części Rosji. Jak widać z mapy zatoki Gdańskiej, na zachód od Gdańska linja wybrzeża zwraca się prawie prostopadle ku północy, i właśnie w tem miejscu jest położona Gdynia w zatoce między wzgórzami Orłowem i Oksywiem. Otaczające wzgórza osłaniają port od wszelkich wiatrów północnych, zachodnich i południowych. Półwysep helski osłania zatokę Gdańską od burz północno-wschodnich. Niebezpiecznemi wiatrami są tylko wschodnie i południowo-wschodnie, które jednak zdarzają się rzadko.

Warunki przystawania dla okrętów trzeba nazwać idealnemi, przyczem pomiędzy Helem a Gdynią głębokości są wielkie i już w odległości 1 km. od brzegu wynoszą 10 metrów. Także połączenia kolejowe są dobre. Gdynia leży nad ważną linją Gdańsk—Szczecin. Obecnie pracuje się nad budową różnych połączeń kolejowych północno-południowych ze względu na oczekiwany ożywiony ruch, głównie z zagłębiem górnośląskiem i Czechosłowacją.

Sam teren i jakość gleby są wyjątkowo korzystne. Wgłąb wąskiego wybrzeża ciągną się niezamieszkałe torfowiska o obszarze 600 hektarów, które pozwalają na tanią budowę basenów portowych z nabrzeżami, magazynami i urządzeniami portowemi. Prócz tego jest dużo miejsca na zakłady przemysłowe. Projektuje się wybudować tu stocznię, której rozwój już dzisiaj można uważać za zapewniony.

Poniżej przytaczam szereg liczb, na podstawie których można mieć wyobrażenie o wymiarach portu. Roboty wykonywane obecnie obejmują w samym porcie handlowym wybrzeże około 7500 mb, przy głębokości basenu od 6—11 m, molo o ok. 3200 mb. i łamacz fal, pozatem nabrzeże 1000 metrowe w porcie wojennym, o głębokości 8 m. Obszar wody w obrębie łamacza fal wynosi ok. 300 ha, obszar portu ok. 150 ha. W porcie gdyńskim są prawie nieograniczone możliwości rozszerzenia się. Na obecnym terenie budowy jest jeszcze miejsce na dalszych 4—5 basenów o długości nabrzeża 12—15 km. Dla porównania chciałbym przytoczyć, że łączna długość nabrzeża w wolnym porcie kopenhaskim wynosi po ostatnich rozszerzeniach ok. 4800 m., obszar wody ok. 54 ha i obszar portu ok. 52 ha.

Roboty będące w toku od czterech lat, są obecnie na życzenie Rządu polskiego tak przyspieszone, że zostaną ukończone już w r. 1929, zamiast w r. 1930, jak było przewidziane w umowie.

Jak zawsze przy tak wielkich robotach, trudności natury technicznej i finansowej występują w pierwszych latach pracy. Na przykładzie portu gdyńskiego można najlepiej uwydatnić to, przez porównanie wydawanych rocznie kwot, które stanowią najpewniejszą miarę tempa postępowania robót. Podczas gdy w latach 1924, 1925 i 1926 koszta budowy razem wyniosły ok. 10 milj. zł, w złocie, w r. 1927 w przeciągu jednego roku przekroczyły one kwotę 10 miljonów złotych. W r. b. prace pochłoną 14-15 miljnów złotych w złocie, a r. 1929 całkowity program budowy ma być wykończony. Budowa torów kolejowych, dróg, magazynów, dźwigów i t. p. na nabrzeżach posuwają się naprzód w miarę postępu robót portowych.

Eksport węgla przez Gdynię wynosił w r. 1925 50.000 t., w r. 1926 400.000 t., a w r. 1927 900.000 t. prócz tego eksportuje się przez Gdynię większą ilość cementu, drzewa itp. W związku z powyższem godne jest nadmienienia, że łączny eksport węgla z Polski drogą morską wynosił w r. 1924 50.000 t., w r. 1925 660.000 t., w r. 1926 3.860.000 t. w 1927 5.080.000 t. Z tego wynika, że po zakończeniu strejku angielskiego polski eksport węgla nietylko się nie cofnał, lecz, przeciwnie dalej wzrasta.

Jednocześnie z rozbudową wielkiego portu polskiego, który na wschód od Kopenhagi będzie najlepszym portem bałtyckim, Rząd polski a z nim prywatne towarzystwa żeglugowe starają się o rozbudowę floty handlowej, która obecnie składa się z więcej niż 25 jednostek o łącznym tonażu ok. 25.000 ton. Do tego trzeba doliczyć 5 wielkich holowników, 2—3 parowców wycieczkowych przeznaczonych dla ruchu letniego w zatoce Gdańskiej, a także dla dalszych podróży po Bałtyku. Samo miasto Gdynia, dawniej mała wioska rybacka, rozwija się w zupełnie amerykańskiem tempie. Plan pierwszej serji robót kanalizacyjnych i wodociągowych przewiduje liczbę mieszkańców w wysokości 60.000 osób.

W końcu artykułu podane jest zestawienie ogólne robót hydrotechnicznych. O budowie nabrzeży i łamifali wypada zaznaczyć, że stosowane są na tę budowę skrzynie żelazo-betonowe na długości 7,5 km., na co potrzeba 400 takich skrzyń, każda o długości 18,4 m. Oczywiste jest, że budowa i założenie tak wielkiej ilości skrzyń w krótkim czasie wymaga gruntownych przygotowań oraz nakładu kosztów. Metoda betonowania i ustawiania skrzyń polega na tem, że się nie buduje i nie betonuje, jak to zwykle bywa, tych skrzyń w suchym doku, lub na stoczni, lecz się buduje je na brzegu w pozycji leżącej. Zatapianie skrzyń do wody wykonywane jest w ten sposób, że znajdujący się przed skrzyniami teren usuwa się przy pomocy dragi ssącej, tak. że powstaje naturalne wgłębienie w linji brzegu wzdłuż ktarego skrzynia zanurza się tak daleko, aż może stanąć w swej właściwej pozycji.

Metoda ta, którą zastosowano tu poraz pierwszy, okazała się nadzwyczaj skuteczną. Główna korzyść polega na tem, że roboty mogą być wykonywane na wolnym terenie, bez skrępowania ograniczonem miejscem na stoczni. Chciałbym zaznaczyć, że na rok 1928 przewidziana jest budowa i umieszczenie 200 skrzyń żelazo-betonowych o długości 4 km. dla nabrzeża i łamifali.

Dla przeprowadzenia robót stojących w związku z budową portu jest potrzebna wielka ilość urządzeń. Przy betonowaniu są czynne 4 betoniarki. z których 2 umieszczone na podwoziu z kranem są tak skonstruowane, że beton bez przeładunku odrazu dostaje się do form. Dwie drugie betoniarki znajdują się na pontonach pływających i również są zaopatrzone w wieże i rynny, po których beton odrazu zsypuje się na miejsce przeznaczenia. Wszystkie 4 betoniarki są prawie bez przerwy w ruchu, przyczem każda produkuje 100—200 m^3 betonu. Potrzebny do tego żwir i piasek zwozi się z okolicy na północ od portu. Po sortowaniu i przepłukaniu materjału przeznaczonego do fabrykacji betonu, transportuje się go przy pomocy kolejki wąskotorowej lub promu wprost na miejsce przeznaczenia. Tabor przewozowy składa się z 4 lokomotyw, 120 wagonów, 3—4 holowników i ok. 35 promów. Przy pogłębianiu są bez przerwy czynne 4 dragi z należącemi do nich promami i holownikami, oraz 2 dragi ssące. Z urządzeń pomocniczych na lądzie trzeba wymienić prócz maszyn do sortowania i płukania tartak, kuźnię, warsztat mechaniczny i małą elektrownię. Przy robotach zatrudnia się ok. 1000 robotników.

(Zestawienie ogólne robót w braku miejsca przenosimy do następnago numeru. Red.)

Nowiny żeglarskie.

Wzajemne uznanie praw klasyfikacyjnych „Bureau Veritas" i Det Norske Veritas" Rząd norweski uznał umowe zapewniającą towarzystwom klasyfikacyjnym „Bureau Veritas" i „Det Norske Veritas" wzajemne prawo klasyfikowania statków francuskich i norweskich i zaopatrywania ich w swoje znaki ładowności, o ile statek jest klasyfikowany w danem towarzystwie.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA

Na wejściu:

21 czerwca: franc. par. Margaux 672 t. z Antwerpji z 400 t. tomasówkki (Polski Lloyd), franc. par. Ostrevent 916 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Rewa 716 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Nordia 740 t. z Vesteras próżny (Polsko-Skand.) norw. par. Kull 797 t. z Szczecina próżny (Pol. Ag. Morska), franc. par. Virginie 3463 t. z Havru i Kłajpedy z 56 pasażerami i 2 t. likierów (Cie Gen. Transatl.).

22 czerwca: łot. par. Windau 948 t. z Antwerpji z 1 791 t. tomasówki (Pol. Ag. Morska).

23 czerwca: niem. par. Renate 509 t. z Antwerpji z 1200 t. toamsówki (Hartwig), ang. par. Anglos 783 t. z Londynu próżny (Reinhold), szw. par. Mercur 800 t. z Halmstadu próżny (Pol. Ag. Morska).

24 czerwca: duń. par. Alf 1 375 t. z Zaandamu próżny (Polsko - Skand.), norw. par. Gol 564 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand.), pol. par. Wilno 1 122 t. z Gandawy z 2 800 t. tomasówki (Żegl. Polska), szw. par. Ragnar 430 t. z Ystadu próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. Tyr 697 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.).

25 czerwca: norw. par. Tello 1 477 t. z Gdańska próżny (Polsko-Skand.), pol. par. Katowice 1 108 t. z Göteborga próżny (Żegl. Polska), szw. par. Singfred 327 t., z Vesterviku próżny (Speed).

26 czerwca: pol. par. Wanda 107 t. z Yarrow on Tyne próżny (Żegl. Polska), pol. par. Gdynia 236 t. z Rygi z pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. Aegir 754 t. z Landskrony próżny (Polsko-Skand.).

27 czerwca: niem. par. Hinrich 305 t. z Hamburga z 613 t. ryżu (Hartwig), łot. par. Abava 875 t. z Hull próżny (Polski Lloyd), norw. par. Kapana 1306 t. z Sandsfjordu próżny (Polsko-Skand.).

28 czerwca: gd. par. F. G. Reinhold 707 z Wismaru próżny (Reinhold), duń. par. Cyril 1 267 t. z Odense próżny (Reinhold), łot. par. Everene 1 064 t. z Calais próżny (Polsko-Skand.).

29 czerwca: ang. par. Seatan 899 t. z Szczecina próżny (Polska - Skand), duń. par. Polly 463 t. z Gdańska próżny Hartwig), fr. par. Pologne 1 841 t. z Havru i Kłajpedy z 33 pas. i 3 t. drobn. (C. G. T.).

Na wyjściu:

22 czerwca: niem. par. Kurland 771 t. do Skutskär z 1320 t. węgla (Pol.-Skan.), est. par. Marmor 563 t. do Rygi z 1 258 t. węgla (Hartwig), est. żagl. z mot. Wirumaa 372 t. do Gdańska próżny (Hartwig), szw. par. Thyra Bratt 740 t. do Göteborga z 1909 ton węgla (Pol.-Skand.), szw. par. Svenske 262 t. do Göteborga z 500 t. dębiny (Pol. Lloyd), franc. par. Margaux 572 ton do Gdańska próżny (Pol. Lloyd).

23 czerwca: pol. par. Tczew 344 t. do Masnedsundu z węglem (Żegl. Polska), norw. par. Kull 797 t. do Drammen z 1 800 t. węgla (Pol. Ag. Morska), pol. par. Poznań 1 122 t. do Gdańska próżny po ład. drzewa (Żegl. Polska), łot. par. Lydums 1 680 t. do Rygi z 3 300 t. węgla (Speed), szw. par. Nordia 740 t. do Uthamu z 1810 t. węgla Polsko-Skand).

24 czerwca: szw. par. Rewa 716 t. do Vesteras z 1600 t. węgla (Polsko-Skand.), szw. par. Mercur 800 t. do Uddevalla z 1765 t. węgla (Pol. Ag. Morska), fr. par. Ostrevent 916 t. do Göteborga z 2100 t. węgla (Polsko-Skand.), ang. par. Anglos 783 t. doRotterdamu z 1967 t. węgla (Reinhold).

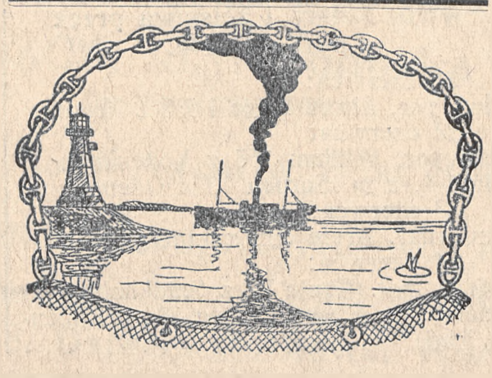
25 czerwca: norw. par. Baune 633 t. do Durazzo z towarem (Hartwig), ang. par. Pengreep 3 007 t. do Umango (Finl.) próżny (Polska Ag. Morska).

26 czerwca: norw par. Gol 564 t. do Stavangeru z 506 t. węgla (Polsko-Skand.), łot. par. Windau 948 t. do Lipawy próżny (Po.l Ag. Morska).

27 czerwca: pol. par. Gdynia 236 t. do Rönne i Kopenhagi z 67 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. Singfred 327 t. do Nyborga z 728 t. węgla (Speed).

28 czerwca: szw. par. Tyr 697 t. do Klagshamnu z 1895 t. węgla (Polsko-Skadn.), szw. par. Ragnar 430 t. do Trelleborga z 1460 t. węgla (Pol. Ag. Morska), duń. par. Alf 1 375 t. do Oslo z 3 205 t. węgla (Polsko-Skand.), niem. par. Renate do Gdańska próżny (Hartwig), szw. par. Aegir 754 t. do Karlskrony z 1 505 t. węgla (Polsko-Skand.).

29 czerwca: pol. par. Katowice 1 102 t. do Gefle z 2800 t. węgla (Żegl. Polskaska. norw. par. Tello 1 477 t. do Kirkenäs z 3 165 t. węgla (Polsko-Skand.), gd. par. F. G. Reinhold 707 t. do Kotki z 1 460 t. węgla (Reinhold), pol par. Wilno 1 122 t. do Gdańska po drzewo (Żegl. Polska), fr. par. Pologne 1 341 t. do Havru z 240 pasażerami (Cie Gen. Tr).



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duński — duński, est. — estoński, fr. — francuski. fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

21 czerwca:
est. par. **Marmor** 563 do Rygi.
szw. par. **Tyra bratt** 740 do Göteborga,
niem. par. **Kurland** 771 do Skutskär.

22 czerwca:
szw. par. **Emily** 928 do Sztokholmu,
norw. par. **Jernfjeld** 776 do Bergen.

23 czerwca:
pol. par. **Tczew** 343 do Masnedsundu,
norw. par. **Kul** 797 do Drammen.

24 czerwca:
łot. par. **Lidums** 1 680 do Rygi,
szw. par. **Nordia** 740 do Utham.

25 czerwca:
fr. par. **Ostrevent** 916 do Göteborga,
szw. par. **Reva** 716 do Vesteras,
ang. par. **Anglos** 783 do Rokalla,
szw. par. **Mercur** 800 do Uddevalla.

26 czerwca:
norw. par. **Gol** 564 do Stavangeru.

27 czerwca:
szw. par. **Tyr** 697 do Klagshamnu,
szw. par. **Signfred** 327 do Nyborga.

28 czerwca:
duń. par. **Alf** 1 375 do Oslo,
szw. par. **Ragnar** 430 do Trelleborga..

29 czerwca:
norw. par. **Tello** 1 477 do Kirkenäs,
pol. par. **Katowice** 1 108 do Gefle,
szw. par. **Aegir** 754 do Karlshamnu.
gd. par. **F. G. Reinhold** 707 do Kotki.

Statki powyższe wywiozły łącznie 45 407 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

19 czerwca:
szw. par. **Götaland** 2 281 do Göteborga,
szw. par. **Elsie** 826 do Fredrikstadu,
szw. par. **Inga** 731 do Göteborga,
niem. ż. z m. **Flottbeck** 127 do Hadsundu,
szw. par. **Wilhelmina** 698 do Pitea,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
niem. par. **Samland** 453 do Hamburga (i z drz.),
szw. par. **August** 342 do Gefle.

20 czerwca:
niem. par. **Steinburg** 724 t. do Yxpili.
niem. par. **Mineral** 309 do Skive,
duń. par. **Holland** 720 do Halden,
szw. par. **Sture** 191 do Sarpsborga,

łot. par. **Mars** 278 do Ystadu,
niem. par. **Hugo Ferdinand** 1 092 do Rouen,
norw. par. **Rösten** 455 do Karlshamnu,
niem. par. **Spitzberg** 154 do Kalmaru,
szw. par. **Nordöst** 628 do Halmstadu.
21 czerwca:
duń. par. **Dania** 1 390 do Aalborga,
niem. par. **Baltic** 1 940 do Genui,
fsk. par. **Alexa** 371 do Sztokholmu,
łot. par. **Sigulda** 1 260 do Rygi,
szw. par. **Juno** 586 t. do Korsör,
szw. par. **Annie** 698 do Ahus,
niem. par. **Mecklenburg** 670 do Havru.
22 czerwca:
niem. ż. z m. **Hans Peter** 65 do Halmstadu,
duń. żagl. **John** 76 do Rönne,
niem. ż. z m. **Elisabeth** 60 do Sjöby,
niem. ż. z m. **Anna** 44 do Klintehamnu,
niem. ż. z m. **Waltraute** 83 do Borga,
łot. par. **Kriws** 822 do Rygi,
niem. par. **Kurland** 262 do Wasy,
niem. ż. z m. **Immanuel** 74 do Svendborga,
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu,
wł. p. **Barberigo** 2 732 do Rotterdamu,
łot. par. **Liva** 270 do Trelleborga,
niem. par. **Sedina** 583 do Hernösandu,
duń. par. **Sousa** 730 do Helsingforsu.
23 czerwca:
łot. par. **Everest** 1 320 do Göteborga,
niem. ż. z m. **Wal** 48 do Vejle,
niem. par. **Rival** 353 do Sundsvallu,
hld. ż. z m. **Andielette** 188 do Lulea,
norw. par. **Ara** 557 do Göteborga (i z tow.),
niem. par. **Vesta** 976 do Korsör.
24 czerwca:
pol. par. **Robur I** 578 do Norrköpingu,
szw. par. **Inland** 1 399 do Sztokholmu,
fsk. p. **Anversoise 2 500** do Paranaguy,
duń. par. **Vendia** 627 do Aarhus,
duń. par. **Victoria** 11 60 do Kopenhagi,
łot. par. **Bartava** 461 do Lipawy.
25 czerwca:
szw. par. **Fortunatus** 797 do Sztokholmu,
szw. par. **Kjell** 687 do Kalmaru,
duń. par. **Feddy** 561 do Koldingu,
łot. par. **Viesturs** 345 do Koldingu,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 598 do Kopenhagi.
26 czerwca:
niem. par. **Prima** 495 do Fecampu,
szw. mot. **Atlantic** 709 do Köpingu,
duń. ż. z m. **Skibladner** 46 do Hven,
duń. ż. z m. **Yrsa** 93 do Marstallu,
szw. ż. z m. **Anders** 55 do Oereköpingu,
niem. ż. z m. **Adele** 66 do Landskrony,
pol. par. **Robur II** 798 do Halmstadu,
szw. ż. z m. **Elin** 68 do Hven,
gr. par. **Rita** 1 560 do Ancony,
duń. par. **Hafnia** 1 150 do Kopenhagi,
szw. ż. z m. **Lilly** 62 do Aarhus,
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi.
27 czerwca:
szw. par. **Toerkel** 572 do Hernösandu,
duń. par. **Irene Marie** 1 160 do Rouen,
niem. ż. z m. **Hertha Grube** 68 do Stubbeköpingu.
szw. par. Tyr 432 do Landskrony,
est. ż. z m. Virumaa 371 do Visby,
niem. ż. z m. Anni 94 do Mullerup,
szw. par. Trio 932 do Kalmaru,
szw. par. Othello 1 053 do Sundsvallu,
szw. par. Orlando 1223 do Sundsvallu,
norw. par. Jern 530 do Bergen,
szw. licht. Hallsta III 473 do Oskarshamnu,
duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi.
28 czerwca:
est. par. Borghild 431 do Gjedser,
duń. par. Bretland 1235 do Kopenhago,
norw. par. **Bruse** 1 009 do Fredrikstadu,
fr. par. **Nicolas Jean** 1 182 do Rouen,
szw. par. **Kinne** 381 do Karlstadu,
niem. par. **Hanna Cords** 1 129 do Helsingforsu,
szw. par. Heros 652 do Helsingborga,
niem. par. Johann Ahrens 538 do Jacobstadu,
szw. par. **Lisa** 539 do Trangsundu.
29 czerwca:
niem. p. **Gertrud Salling** 563 do Raumö,
szw. par. Nordöst 628 do Karlstadu,
szw. par. Thure 294 do Malmö,
norw. par. **Herlof** 2 037 do Drammen.

Statki powyższe wywiozły łącznie 146 740 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

19 czerwca:
niem. par. **Samland** 453 do Hamburga (i z węglem),
niem. par. **Elsfleth** 275 do Tynedocku.
21 czerwca:
norw. par. **Jotun** 308 do Tynedocku,
duń. par. **Aase** 712 do Londynu,
niem. par. **Erda** 1 671 do Gandawy,
niem. p. **Arnold Köpke** 430 do Amsterdamu.
22 czerwca:
niem. mot. **Welf Heinrich** 67 do Bremy,
niem. par. **H. R. Reichel** 340 do Rotterdamu,
niem. par. **Saturn** 154 do Horsensu,
duń. par. **Anne** 944 do Londynu (i z tow.).
23 czerwca:
niem. par. **Elfr. Ch. Becker** 378 do Amsterdamu,
duń. par. **Normandie** 879 do Londynu.
24 czerwca:
austr. mot. **Steiermark** 136 do Hangö.
26 czerwca:
duń. ż. z m. **Fremad** 57 do Nakskov,
gd. par. **D. Siedler** 256 do Newry,
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 do Grimsby,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo (i z tow.),
27 czerwca:
niem. par. **Brunhilde** 863 do Westhartlepoolu.
29 czerwca:
gd. par. **Etzel** 593 do Antwerpji (i z tow.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 38 900 m drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

21 czerwca:
duń. par. **Alfred Hage** 1 085 z Miami.
22 czerwca:
fsk. par. **William** 165 z Kopenhagi,
duń. ż. z m. **Sarpen** 73 z Odense.
23 czerwca:
ang. par. **Arete** 508 z Londynu.
24 czerwca:
niem. mot. **Hunte** 77 z Sztokholmu,
niem. par. **Svend Larsen** 392 z Kopenhagi.
25 czerwca:
niem. par. **Taube** 534 z Middlesbrough (i z tow.).
26 czerwca:
duń. par. **Svendborgsund** 2 837 z Baltimore.
27 czerwca:
duń. par. **Thyra** 826 z Dovru.
duń. par. **Olaf Maersk** 1 146 z Bostonu,
niem. par. **Marie Schröder** 455 z Portsmouth.

Statki powyższe przywiozły łącznie 18 600 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

22 czerwca:
pol. par. **Niemen** 1 888 z Sousy,
amer. par. **Aquarius** 3 816 z Tampy.
27 czerwca:
amer. par. **Liberty Glo** 3 060 z Fernandino.
28 czerwca:
amer. par. **Cody** 3 115 z Tampy.

Statki powyższe przywiozły łącznie 22 500 ton fosfatów.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

25 czerwca:
niem. par. **Industria** 1 277 z Malmö.
26 czerwca:
est. par. **Marmor I** 181 z Iggesundu,
norw. par. **Lab** 664 z Meloyvar.

Statki powyższe przywiozły łącznie 4 900 ton rudy żelaznej.

Wwóz pszenicy przez port gdański.

21 czerwca:
gd. par. **Edith Bosselmann** 291 z Antwerpji,
duń. ż. z m. **Gamma** 99 z Trelleborga.
22 czerwca:
szw. ż. z m. **Anna** 75 z Trelelborga,
szw. ż. z m. **Sedonia** 54 z Helsingborga.
24 czerwca:
duń. ż. z m. **Margit** 38 z Landskrony.
27 czerwca:
szw. ż. z m. **Meta** 68 z Rudköpingu.
28 czerwca:
niem. par. **Olga** 331 z Hamburga.

Statki powyższe przywiozły łącznie 1 800 ton pszenicy.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

22 czerwca:
niem. par. **Kurland** 262 do Wasy.
29 czerwca.
niem. par. **Elisabeth** 147 do Nakskov.

Statki powyższe wywiozły łącznie 700 ton cukru.

Wywóz cementu przez port gdański

22 czerwca:
szw. par. **Carolina** 1 434 do Porto Alegro.
24 czerwca:
szw. par. **Elinsborg** 193 do Göteborga.
28 czerwca:
szw. par. **Clara** 188 do Göteborga

Statki powyższe wywiozły łącznie 3 400 ton cementu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

21 czerwca:
szw. par. **Sven** 191 z Malmö,
norw. par. **Bomma** 461 z Helsingborga.

22 czerwca:
niem. par. **Bonus** 519 z Hamburga,
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki,
fwr. par. **Margaux** 572 z Antwerpji,
szw. par. **Iris** 169 z Helsingforsu,
duń. par. **Svanholm** 764 z Aalborga,
niem. par. **Uranus** 402 z Kopenhagi,
ang. par. **Baltonia** 2 390 z Lipawy (i z pas.),

23 czerwca:
fr. par. **Chateau Yquem** 1 290 z Bordeaux,
niem. par. **Claus** 190 z Szczecina,
niem. mot. **Odin** 1 004 z Kopenhagi.

24 czerwca:
niem. par. **Gerhard** 349 z Hamburga,
niem. par. **Imatra** 544 z Lubeki,
szw. par. **Themis** 383 z Göteborga,
hld. par. **Odysseus** 606 z Amsterdamu,
duń. par. **Niord** 283 z Kopenhagi.

25 czerwca:
duń. par. **Halfdan** 854 z Kopenhagi,
niem. par. **Riga** 571 z Lubeki,
niem. par. **Forelle** 590 z Rotterdamu,
niem. par. **Taube** 534 z Middlesbrough (i z żelazem),
ang. par. **Smolensk** 1534 z Londynu (i z pas.)
niem. par. **Planet** 478 z Hamburga.

26 czerwca:
niem. par. **Baltara** 1387 z Londynu,
niem. par. **Leonard** 428 z Hamburga,
niem. par. **August** 268 z Hamburga,
ang. par. **Kowno** 1477 z Hull (i z pas.),
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu.

27 czerwca:
niem. par. **Käte** 267 z Hamburga,
niem. par. **Tatti** 344 z Hamburga,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.

28 czerwca:
ang. par. **Haarlem** 565 z Grangemouth,
niem. par. **St. Lorenz** 343 z Lubecki,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.).

28 czarwca:
duń. par. **Estonia** 3820 z Nowego Yorku (i z pas.),
ang. par. **Baltara** 1 387 z Lipawy (i z pas.).

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

21 czerwca:
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu.

22 czerwca:
niem. par. **Gotenhof** 847 do Abo,
ang. p. **Kolpino** 1 465 do Hull (i z pas.),
duń. p. **Anne** 944 do Londynu (i z drz.),
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu.

23 czerwca:
niem. mot. **Odin** 1 104 do Sztokholmu,
duń. par. **I. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi) i z końmi),
niem. par. **Claus** 153 do Lipawy,
ang. par. **Baltonia** 2 390 do Londynu (i zpas.),
niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu,
lit. par. **Lydys** 196 do Kłajpedy,
niem. par. **Eberhard** 338 do Hamburga,
szw. par. **Iris** 169 do Helsingborga,
szw. par. **Sven** 191 do Helsingforsu,
norw. par. **Ara** 557 do Göteborga (i z węgl).

25 czerwca:
niem. par. **Imatra** 544 do Wyborga,
ang. par. **Minorca** 594 do Leith,
duń. par. **Svanholm** 829 do Liverpoolu.

26 czerwca:
niem. par. **Forelle** 599 do Królewca,
ang. par. **Baltara** 1 387 do Lipawy (i z pas.),
am. p. **Aquarius** 3 816 do New Orlenas,
hld. par. **Odysseus** 606 do Amsterdaum,
norw. par. **Bomma** 461 do Oslo (i z drz.),
niem. par. **Riga** 571 do Tallinnu.

27 czerwca:
fsk. par. **Orient** 2 895 do Kotki,
niem. par. **Grehard** 349 do Hamburga,
niem. par. **Taube** 534 do Kłajpedy.

28 czerwca:
duń. par. **Halfdan** 854 do Le Havre,
niem. par. **Uranus** 402 do Rygi.

29 czerwca:
gd. par. **Etzel** 593 do Antwerpji (i z drz.),
szw. par. **Ingeborg** 191 do Kłajpedy,
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.),
ang. par. **Kovno** 1 477 do Hull (i z pas.),
fr. par. **Margeaux** 671 do Brestu.

Ruch. tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie czerwca

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 107 036, sól 215, parafina 230, cement 2 250, oleje 1 870, sól potasowa 490, soda 520, piryt 340, koks 1 250.

Prod. roślinne: jęczmień 140, ow. strączkowe 226, mączka kartoflana 215, cukier sur. 2 210, pasza dla bydła 40, drzewo 22 591, koniczyna 37, smoła 115.

Prod. zwierzęce: mięso sol. 1.0. jaja 165, bydło żywe 9, skóry 63.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 5 870, mączka Thomasa 2 620, kamienie 1 610, siarka 70, saletra chilijska 480, ruda żelazna 6 200, maszyny 67, miedź 190, żelazo i stal 66, złom żel. 10 281.

Prod. roślinne: pszenica 6 232, żyto 6 960, ryż 317, lniane siemię 1 570, żywica i kalafonja, 102, oleje 791, ekstrakt garbnikowy 99, bawełna 12.

Prod. zwierzęce: smalec 390, tłuszcze 380, skóry sol. 115.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	21. 8.	Polonia	Baltic America Line
14. 7.	„ „	„ „	20. 7.	Lituania	„
29. 6.	„ „	„ „	3. 7.	Estonia	„
3. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 7.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
6. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	6. 7.	„	„
10. 7.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 7.	Baltara	„
13. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 7.	„	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
6. 7.	z Le Havre	do Le Havre	7. 7.	S. S. Virginie	
9. 7.	„ „	„ „	10. 2.	S. S. Pologne	Cie Generale
20. 7.	„ „	„ „	21. 7.	S. S. Virginie	Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
Cl. Rampal i Victor Houet Yachting rzeczny 293 str. 1927 . . . . 10,80 zł
Adm. Darrien. Łodzie podwodne 143 str. 1927 . . . . . . 6,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH
Żeglarza Polskiego
1927/28
ukazał się drukiem
(całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo
„Żeglarza Polskiego“
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.
Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.